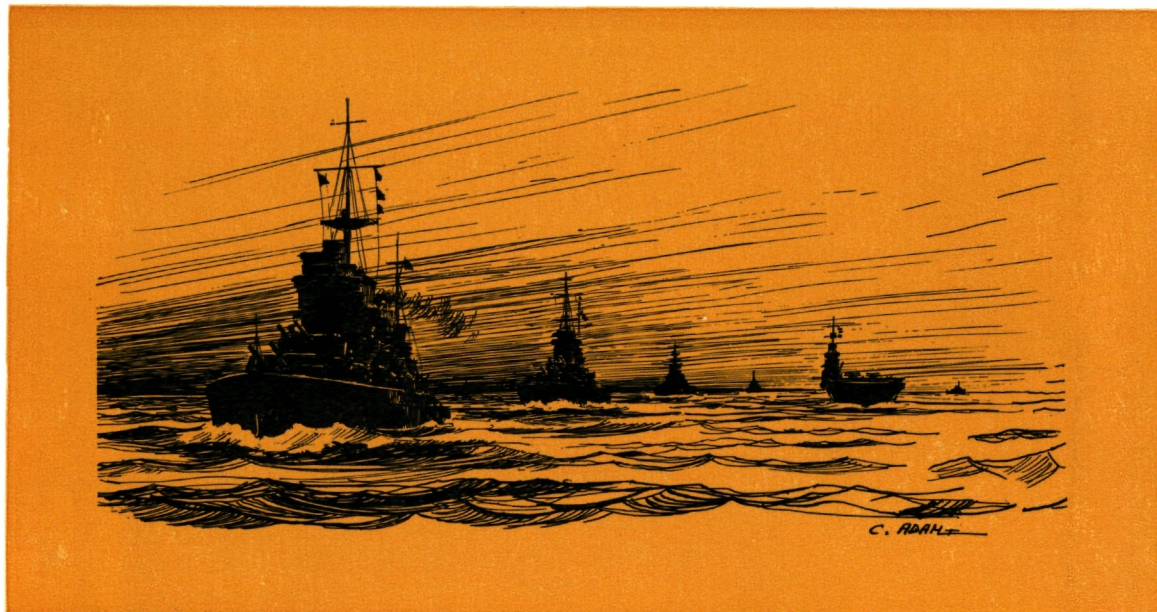


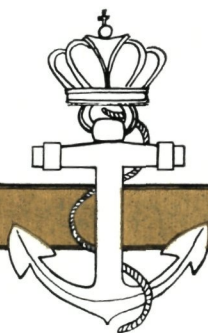
# NEPTUNUS

tweemaandelijks maritiem tijdschrift FEB. 1972 FEV. revue maritime bimestrielle

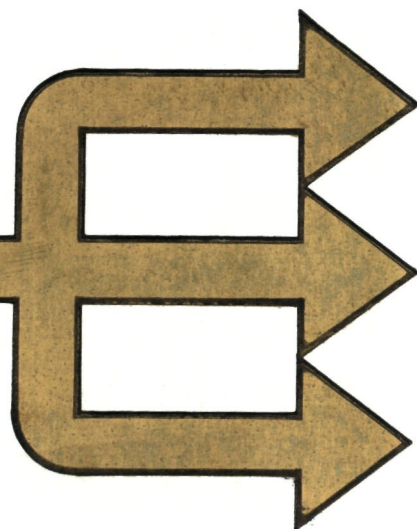


Matapan

de belgische koopvaardij  
histoire d'épaves  
maritieme woordschat  
avec le « zenobe gramme » à burnham-on-crouch  
onze zeemacht - la force navale  
bibliografie - bibliographie



6









# NEPTUNUS

tweemaandelijks maritiem tijdschrift

— revue maritime bimestrielle

Directeur de la revue -  
Directeur van het tijdschrift  
J.C. Liénart

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef  
E.A. Van Haverbeke

## COLLABORATEUR - MEDEWERKERS

J. Dreesen, J. Verleyen, H. Rogie, V. Segart, G. Gouwy, C. Adam, F. Van der Taelen, P. Sarceraux, G. Doyen, J. De Ridder, P. Vandensteen.

## Photos - Foto's

R. De Meersman

## Dessins - Tekeningen

Neptunus

## Lay-out

E. Van Haverbeke

## ADMINISTRATIE - ADMINISTRATION

Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje.

Correspondance, changements d'adresse publicité, la boutique.

## Directeur publiciteit - publicité

C. Beatse b.p. 17, 8400 Oostende

Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende

Tel. 059/814 02 ext. 389

## VENTES - ABONNEMENTS -

## VERKOOP- EN ABONNEMENTSDIENST

C.C.P. 1755 du Société Générale de Banque Oostende - Compte 280-0400779-12 de Neptunus.

P.R.K. 1755 van de Generale Bankmaatschappij Oostende - voor rekening 280-0400779-12 Neptunus.

P.R.K. 146270 van de Kredietbank Oostende - voor rekening 473-6090311-30 van Neptunus.

C.C.P. 146270 du Kredietbank Oostende - compte 473-6090311-30 de Neptunus.

200 F gewoon - normal

500 F ere - d'honneur

RAAD VAN BEHEER -

CONSEIL D'ADMINISTRATION

## Président :

## Voorzitter :

J.C. Liénart

## Vice-président - Ondervoorzitter :

V. Segart

## Secrétaire-trésorier -

Penningmeester-sekretaris : Ch. Freys

Beheerders - Administrateurs : C. Beatse,

R. Dhont, F. Dumont, G. Duterme, V. Segart,

A. Van den Driessche, J. Arys,

R. Mathieu, E. Van Haverbeke, G. Gouwy.

## sommaire

- p. 12 't winkeltje - la boutique  
p. 16 aan u, vriend lezer de voorzitter  
p. 17 à vous amis lecteurs le président  
p. 18 matapan (dl II) l. lanoo  
p. 35 histoire d'épaves c.adam  
p. 45 de belgische koopvaardij  
het heden en verleden (dl 2)  
p. vandensteen  
p. 58 avec le «zenobe gramme»  
en mision à burnham-on-crouch  
j. barbieux

## inhoud

- p. 61 maritiem panorama h. rogie  
p. 66 50 ans après j. verleyen  
p. 72 bundesmarine j. de ridder  
p. 74 les amiraux, capitaines et  
corsaires de belgique j.c.l.  
p. 77 woorden uit de zeemanskist  
- log j. dreesen  
p. 81 bibliografie - bibliographie  
e. van haverbeke  
p. 86 de zeemacht - la force navale  
redaction - redaktie

BRIEFWISSELING  
Neptunus

—  
BP 17

CORRESPONDANCE  
Oostende

Nr 6 - 1971



# BOELWERF

**N.V.**

**TEMSE**

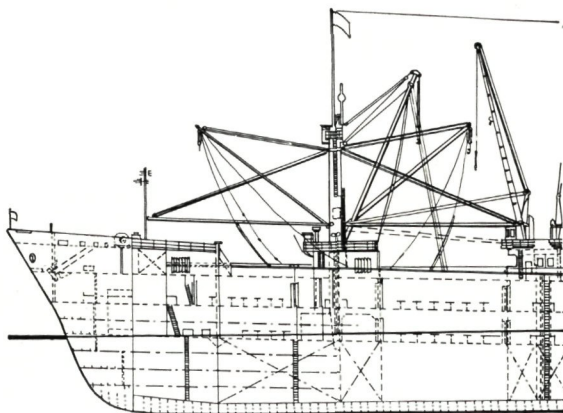
**S. A.**

Tel. (03) 71.09.80

Telex 31.140

Telegr.

Boelwerf-Temse



Zeeschepen tot 90.000 ton  
Navires de mer jusque 90.000 tonnes

Bouwers van het motorzeilschip "ZENOBE  
GRAMME", het visserijwachtschip  
"GODETIA" en 4 kustmijnenvegers

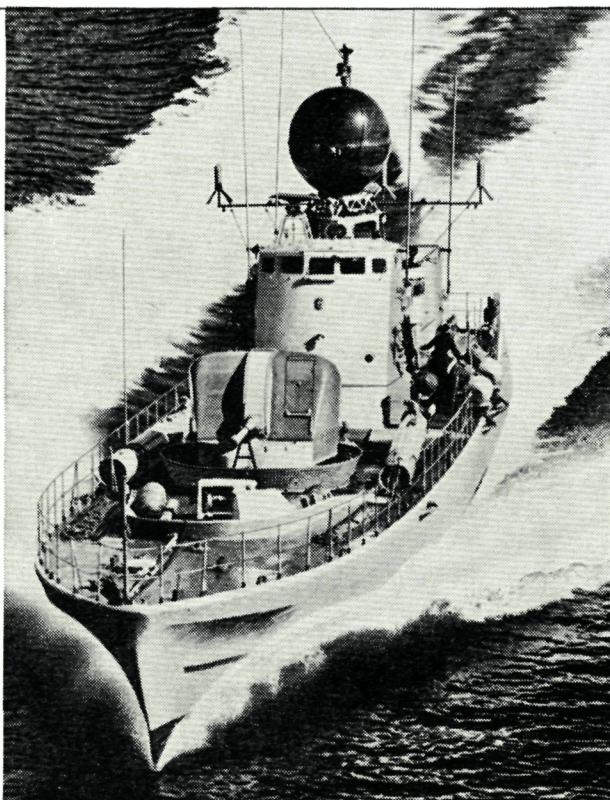
Constructeurs du ketch de recherches  
"ZENOBE GRAMME", du garde-pêche  
"GODETIA", et de 4 dragueurs de mines  
côtiers



MTB 'Spica'-klasse, uitgerust met een M22-radarvuurleidingsysteem

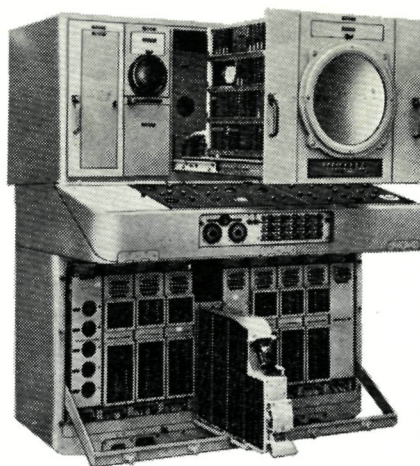
# M20

**SIGNAAL's  
geïntegreerde  
radar-  
vuurleiding-  
systemen**



## eisen weinig ruimte

De wapensystemen van de M20-serie zijn ontworpen voor gebruik aan boord van schepen, variërend van motortorpedoboten tot jagers. Een M20 is een autonoom wapensysteem. Afhankelijk van de configuratie is het mogelijk, zowel lucht- als oppervlakte doelen gelijktijdig met geschut, torpedo's en/of geleide projectielen te bestrijden. De radome, waarin de waarschuwings- en volgan-tenne volledig gestabiliseerd zijn opgesteld, is thans bij vele marines een karakteristieke verschijning.



Beeldkast,  
bedienings-  
paneel  
en rekenaar



# SIGNAAL

radar-, vuurleiding-, 'data handling'- en luchtverkeersleidingsystemen  
N.V. HOLLANDSE SIGNAALAPPARATEN, HENGLO



COMPAGNIE  
MARITIME  
BELGE  
ARMEMENT  
DEPPE

zoeken voor  
onmiddellijke  
indiensttreding

**DEKOFFICIEREN**

(gebreveteerd Aspirant, Luitenant en Kapitein ter lange omvaart)

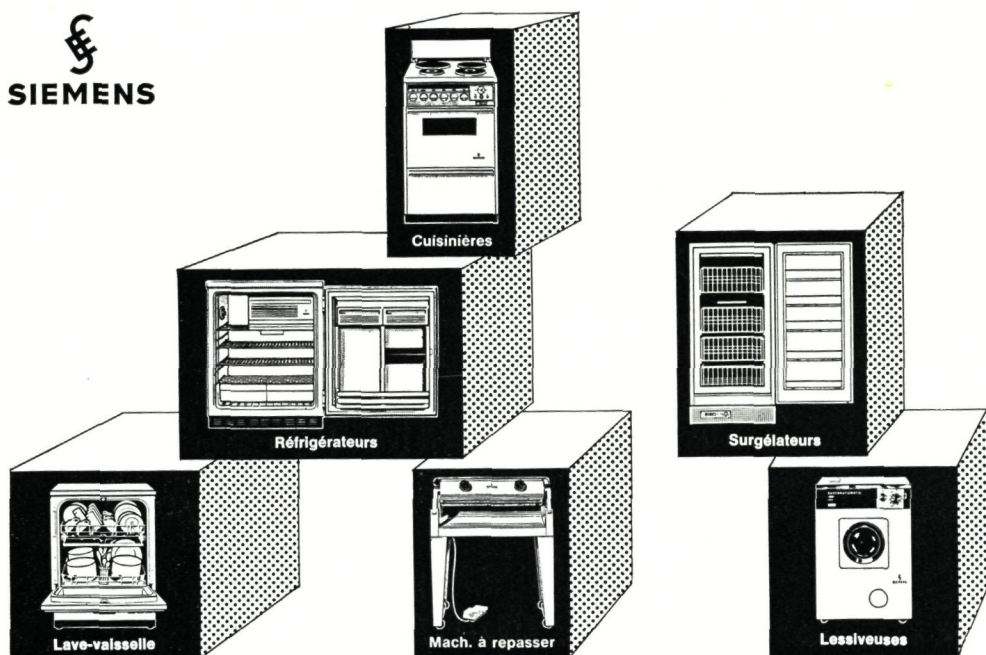
**MACHINEOFFICIEREN**

(gebreveteerd 3de, 2de en 1ste klas)

Persoonlijk aanbieden met zeemans-  
boekje bij de Dienst Varend Personeel,  
Leopolddok, 214 ANTWERPEN of tele-  
foneren op nr. (03) 41.14.80 app. 378

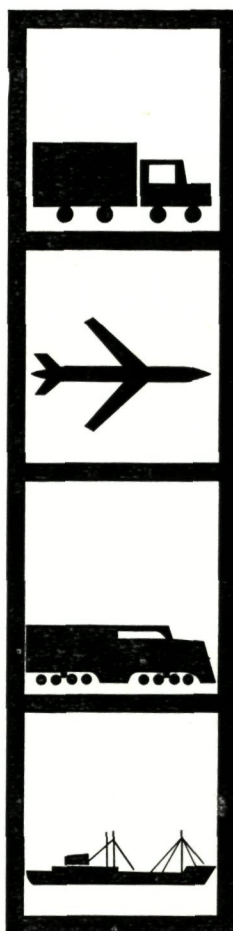


# siemens rend la vie plus agréable



S.A. SIEMENS N.V. 116, chaussée de Charleroi Bruxelles - 6

**PLUS DE  
2.000 NAVIRES  
BATTENT  
PAVILLON SHELL!**



Ce pavillon rouge à coquille or flotte sur plus de 2.000 navires qui assurent l'approvisionnement des quelque cent sociétés de distribution Shell disséminées aux quatre coins du globe. Grâce à elles, les produits Shell sont disponibles



BELGIAN SHELL COMPANY S.A. - BRUXELLES

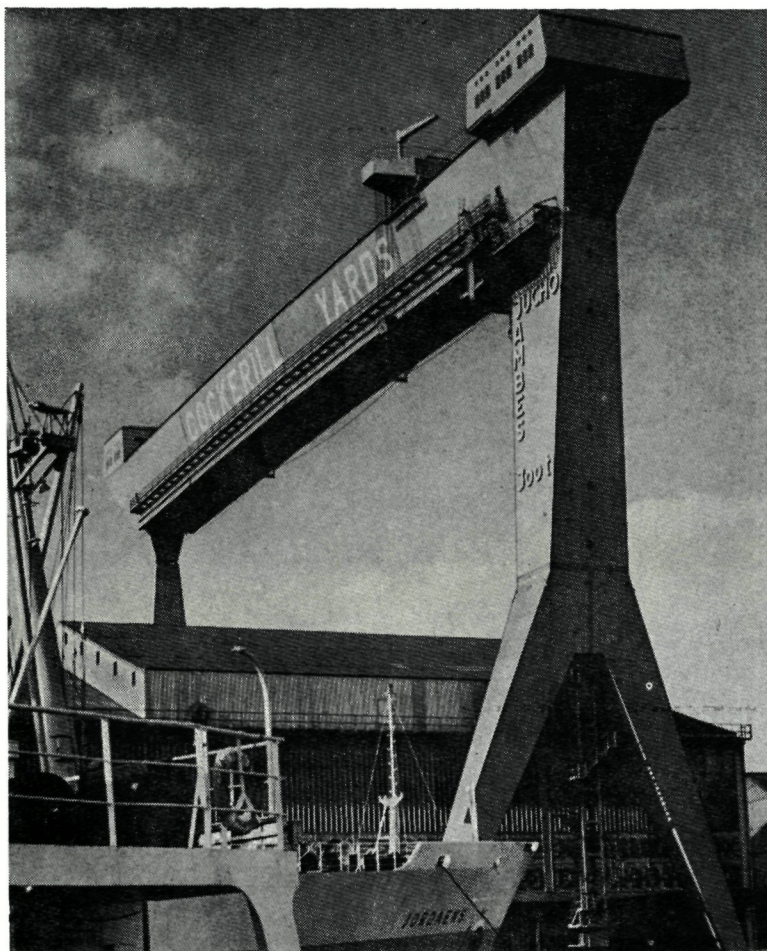
dans plus de cent mille garages et stations, près de 1.500 aérodromes et plus de 300 ports! Cette organisation mondiale permet à Shell de vous garantir une sécurité d'approvisionnement et une rapidité de livraison sans égales.



**bouwen** ◀  
**ombouwen** ◀  
**herstellen** ◀  
**dokken van schepen** ◀  
**alle industriële werken** ◀

**tel.: 03-27.38.80 (10 l.) — telex : COCKYARDS HOB 31.175**

**telegram : COCKERILLYARDS HOBOKEN**



**n.v. cockerill yards hoboken**

# **RADAR AAN BOORD VAN DE SCHEPEN »ZINNIA » EN « GODETIA »**



**GENERAL ENGINEERING & TRADING**  
naamloze vennootschap

is verheugd over het vertrouwen dat de Belgische Zeemacht haar schonk bij de keuze van de navigatieradar S.M.A., geïnstalleerd aan boord van de ZINNIA en de GODETIA.

GET is fier dat deze radar sinds 1966 en 1967 ononderbroken trouwe diensten bewijst.

**nv GENERAL ENGINEERING & TRADING sa**

Bisschoppenhoflaan 353-355  
2100 DEURNE



Tel. (03) 24.36.47  
Telex : 3258 2 syncro-  
antw-b





**SCANDIAFLEX**

**AFSLUITINGEN**

**FERMETURES**

Zonneblinden  
Stores vénitiens

Accordeon deuren  
Portes en accordéon

Vertikaal oriënteerbare  
gordijnen  
Rideaux verticaux  
orientables

Bad en douche afsluitingen  
Fermetures de bain et de  
douche

**Verkoopburelen**

Antwerpen	tel. 03/33 32 21
Aalst	tel. 053/270 72
Brugge	tel. 050/344 27
Brussel	tel. 02/26 61 11
Gent	tel. 09/23 47 71
Hasselt	tel. 011/220 76
Kortrijk	tel. 056/254 88
Mechelen	tel. 015/428 56
Turnhout	tel. 014/411 89

**Bureau de vente**

Bruxelles	tél. 02/26 61 11
Charleroi	tél. 07/55 32 41
Liège	tél. 04/43 26 56
Mons	tél. 065/377 53
Namur	tél. 081/322 03
Verviers	tél. 087/306 29
avrp	tél. 011/255 74

le Philishave  
Rechargeable  
branche 1 fois  
pour 3 semaines  
de rasage



de Opladbare  
Philishave

éénmaal op  
stopkontakt aansluiten  
voor 3 weken scheren.

**PHILIPS**

**n.v. INES-BELGIUM**

tel. : 03 - 31.69.25 (5 lijnen)

koningstraat 13

antwerpen

BELGIUM INTERNATIONAL ELECTRONIC SERVICE

**United  
Bonded  
Stores**

S.A.  
Oude Leeuwenrui 8, Antwerpen 1

**Dealers n.v.**

« SHOPPING » trips naar Engeland dank zij de  
speciale excursiebiljetten geldig op de pakketboten van de lijn  
**OOSTENDE - DOVER**



Oostende-Dover en terug : Volwassene : 396 fr. (2e klas) - 492 fr. (1e klas)  
Oostende-Londen en terug : Volwassene : 569 fr. (2e klas) - 751 fr. (1e klas)  
Kinderen 4 tot 14 jaar : 50 % vermindering

#### Heenreis

Oostende (Spoorwegstation) V.10.15  
Dover (Marine) A.13.40(a)  
Dover (Marine) V.14.27(a)  
Londen (Victoria) A.15.50(a)

#### Terugreis

(verplicht dezelfde dag (x) of de dag die onmiddellijk  
volgt op die van de heenreis)

Londen (Victoria) V.11.00(a) 15.00(a)  
Dover (Marine) A.12.20(a) 16.20(a)  
Dover (Marine) V.13.00(a) 17.00(a)  
Oostende (Spoorwegstation) A.16.20 20.20

(a) Eén uur vroeger tot 18 maart 1972 (invoering van de Greenwich Mean Time in Groot-Brittannië).  
(x) Terugreis dezelfde dag is vanzelfsprekend slechts mogelijk voor excursies tot Dover.  
Deze speciale biljetten zowel voor het spoor (de vermindering op het belgisch spoorbiljet wordt  
enkel toegestaan aan reizigers die de heen- en terugreis dezelfde dag ondernemen en verschilt  
volgens de afstand) als zeetraject kunnen vooraf aangekocht worden in alle belgische spoorweg-  
stations evenals bij erkende belgische reisagentschappen; zij kunnen evenwel niet bekomen  
worden aan boord van de schepen.

**Nadere inlichtingen en documentatie bij :** — Pakketbotendienst, Oostende — Erkende reisagentschappen  
— Spoorwegstations en Inlichtingsbureaus N.M.B.S.

## n.v. BELIARD MURDOCH s.a.

**SCHEEPSHERSTELLINGEN SCHEEPSBOUW**  
**INDUSTRIELE WERKEN EN STUDIES**

**Oostende**

**Antwerpen**

**drukken is een zaak**

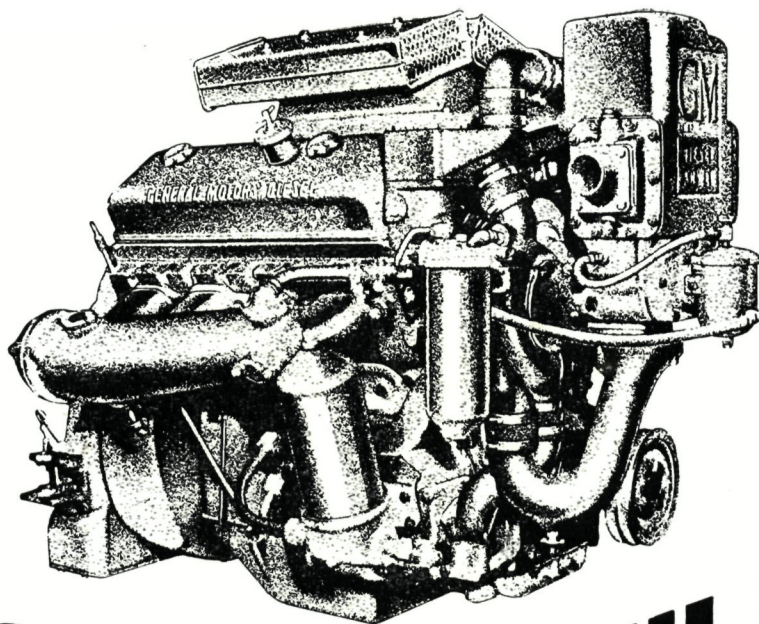
**beter drukken is onze zaak**

**drukkerij de vuurtoren**

voorhavenlaan, 37 - 8400 oostende  
tel. 751.32

**beheer : delrue a. + g.**





# SANS PAREIL!

## Le moteur marin GM Bedford diesel de 145 CV

Il n'y a pas mieux : à puissance égale, ce diesel marin se vend au prix le plus avantageux du marché. Vérifiez vous-même. Vous voudrez un GM Bedford dans votre bateau. De 40 à 145 CV. 4 ou 6 cylindres. Service spécialisé partout. Tous renseignements vous seront fournis par



**General Motors  
Continental**

Noorderlaan 75 - Tel. (03) 41.04.80  
2030 Antwerpen



Série de quatre magnifiques voiliers du passé par C. Adam exécutés en quadrichromie ; notamment d'une « Flute » de la flotte Royale de Philippe II ; d'un « Kogge » de l'escadre de Flandre de Philippe de Bourgogne ; du « Neptuneus » une frégate corsaire construite à Ostende en 1691 et enfin d'un bâtiment de la réputée « Compagnie d'Ostende ».

Cette série de cartes peut, dès à présent, être commandée chez Neptuneus, au prix de 50,— francs.

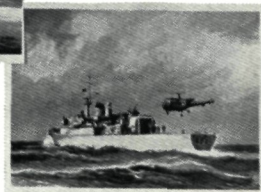
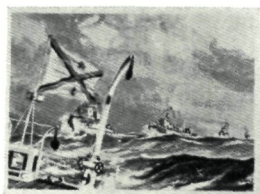
Reeks zeilschepen uit het verleden, door C. Adam uitgevoerd in vierkleurendruk, nl. een « Fluit » van de Koninklijke vloot van Philip II ; een « Kogge » van het Vlaamse Eskader van Philip van Bourgondië ; de « Neptuneus » een kapersfregat gebouwd te Oostende in 1691 en tenslotte een der schepen van de wereldberoemde Oostendse Compagnie. Deze reeks kaarten kunnen nu reeds besteld worden bij Neptuneus aan de spotprijs van 50,— F. per reeks.

## cartes de vœux

peuvent être obtenues avec des  
intercalaires en blanc

Postrekening 17.55 Generale Bankmaatschappij Oostende voor rekening 400779 van Neptuneus.

C.C.P. 17.55 Société Générale de Banque d'Ostende, pour compte 400779 de Neptuneus.



Ces cartes représenteront successivement quelques unes de nos unités dont le Zinnia, le Godetia, une flotille d'MSC et une flotille d'MSI.

Réalisation C. Adam.

Cette série de cartes peut être commandée chez Neptuneus, au prix de 50,— F., T.V.A. compris.

Reeks wenskaarten met de Zinnia, de Godetia, een groep MSI en een groep MSC's.

Realisatie C. Adam.

Deze reeks kaarten kunnen besteld worden bij Neptuneus aan de spotprijs van 50,— F., B.T.W. en port inbegrepen.

## wenskaarten

kunnen ook bekomen worden  
met blanco tussenblad





## ZEEMANSLIEDEREN

De LP 33 T - STEREO - werd vervaardigd met de medewerking van:

De Pijpers en Tamboers van de muziekkapel van de Zeemacht.

Het mannenkoor St-Barbe onder de leiding van Willy Van Poucke.

Voerzangers Antoon Carette en Jos Clauwaert.

Tekstarrangement A. Carette.

Muzikale arrangementen en orkest Eddy Dorsan.

## CHANTS DU MARIN

LP. 33 tours - STEREO - Avec la collaboration :

Des fifres et tambours de la Musique de la Force Navale.

Du chœur d'hommes « St-Barbe » sous la conduite de Willy Van Poucke.

Des chanteurs Antoon Carette et Jos Clauwaert.

Arrangement des paroles A. Carette.

Arrangements musicaux et orchestre Eddie Dorsan.

### Side 2

La Danaé  
Au 31 du mois d'août  
Pauvre marin  
Le grand coureur  
Les trois marins de Groix

### Side 1

Kapiteyn Bart  
Vertrek naar Island  
Daar was een meisje loos  
Het afscheid  
Het Kaperslied

De tous les aspects du folklore maritime, ce sont les chants des marins qui représentent la forme la plus directe du retour au passé.

Si les marins aujourd'hui ne chantent plus dans les mêmes circonstances qu'au temps de la marine à voile, ils restent attachés à ces chants qui font partie de leurs traditions. Neptunus, après avoir fait paraître une cinquantaine de chansons anglaises, flamandes et françaises dans ses numéros des années 1969 et 1970, et devant le succès qu'elles ont eu et l'intérêt qu'elles ont suscité, a décidé de publier un chansonnier et d'éditer un disque.

Pour ce dernier parmi 5 chants français, les plus populaires, ont été choisis. Et pour la face néerlandaise, 5 chants recueillis au littoral belge constitueront une contribution unique à l'enrichissement de notre patrimoine folklorique.

### Un disque unique en Belgique pour la somme de 169,— F.

CCP 17.55 Société Générale de Banque d'Ostende pour compte 280-0400779-12 de Neptunus ou CCP 146270 du Kredietbank d'Ostende pour compte 473-6090311-30 de Neptunus.

In de verscheidenheid van maritieme folklore zijn de zeemansliederen het beste bindrif met het verleden.

De zeeman van vandaag zingt niet meer en zo hij het nog doet is dat niet meer in de omstandigheden van vroeger, die van de zeevaart, niettemin blijven zij toch trouw gehecht aan deze liederen die een groot aandeel hebben in hun tradities. Neptunus, na in zijn jaargangen 69 en 70 een 50-tal Engelse, Vlaamse en Franse Zeemansliederen te hebben gepubliceerd, heeft besloten een liederenbundel en een langspeelplaat op de markt te brengen.

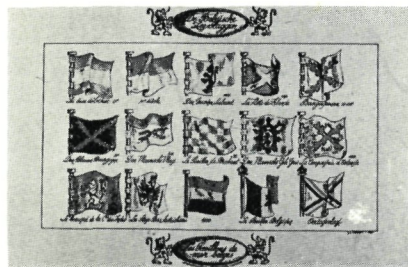
Voor de LP werden de 5 meest populaire franse liederen uitgekozen voor het franstalig gedeelte. Voor het Nederlandstalig gedeelte werden het vijf liederen van ons folklorepatrimonium.

### Een in België unieke plaat ter gelegenheid van het 25 jarig bestaan van de Zeemacht, aangeboden aan slechts 169,— F.

Bestelling enkel door betaling op postrekening 17.55 aan de Generale Bankmaatschappij Oostende voor rekening 280-0400779-12 van Neptunus of postrekening 146270 van de Kredietbank Oostende voor rekening 473-6090311-30 van Neptunus.



Wenskaarten uniformen, in kleur, 4,— F stuk, 25,— F per reeks van 8.  
Cartes de vœux «Uniformes», 4,— F pièce, la série de 8.



Mooie kaart in vierkleurendruk «De Belgische Zeevlaggen, 15,— F.  
Tableau en quadrichromie «Les pavillons de mer belges», 15,— F.

SPAREN IS GOED

# **Combi-Sparen**

bij de

KREDIETBANK

is



**3 X BETER !**



# n.v. ubem s.a.

MECHELSE STEENWEG 150  
B-2000 ANTWERPEN

tel. 03-37.29.50  
tx. 32.515  
tg. ubemship

shipowners  
shipmanagers  
consulting engineers  
ship & cargo surveyors  
naval architects

## Renouvellement des abonnements.

Ceci est le dernier numéro de l'année 1971. Le service des abonnements vous prie de verser votre cotisation pour 1972 (200 F abonnement ordinaire et 500 F pour les membres d'honneur) pour les prochains jours, à notre compte en banque.

## Vernieuwing abonnement.

Dit is het laatste nummer van jaargang 1971. De abonnementendienst zou U dankbaar zijn, indien U de bijdrage 1972 (200 F gewoon en 500 ere-abonnement) eerst-daags op een van onze rekeningen kon overschrijven.

## PUBLICITEITSTARIEF NEPTUNUS

## TARIF DE PUBLICITE DE NEPTUNUS

Format	Afmetingen - Dimensions		Jaarlijkse prijs Prix annuel + 18 % BTW-TVA	1 Inlassing 1 Insertion + 18 % BTW-TVA
	Hoogte-Hauteur / Breedte-Larg.			
1/1	175 mm	125 mm	18.000 Fr	3.600 Fr
1/2	85 mm	125 mm	12.000 Fr	2.400 Fr
1/4	42 mm	125 mm	9.000 Fr	1.800 Fr
1/5	33 mm	125 mm	7.500 Fr	1.500 Fr
2e en 3e Kaftbladzijde			2e et 3e Couverture	
— Buiten kontrakt :		4.000 Fr	— Séparée :	4.000 Fr
— Kontrakt :		21.000 Fr	— Contrat :	21.000 Fr

## *Aan U, vriend lezer...*

Welnu, het is helemaal niet slecht afgelopen ! De antwoorden op onze opiniepeilingen, die vlot bij Neptunus binnenliepen, wezen in hun geheel uit dat de lezer tevreden is. Zijn voorkeur gaat voor een groot gedeelte uit naar grote artikels, de kruisvaarten van onze schepen en het leven in onze Zeemacht.

Het is echter nog te vroeg om U nu reeds een volledige balans van de hele operatie voor te leggen.

Meer dan 200 antwoordformulieren zijn reeds toegekomen : de punten van elke vraag werden samengeteld, de gemiddelden per vraag berekend ; ook het klasement en de eindberekeningen zijn reeds achter de rug.

Op het ogenblik houdt de Raad van Beheer zich bezig met de zorgvuldige analyse van de bekomen resultaten.

In ons volgend nummer zullen we er dus meer over horen.

Vermeldenswaard is wel het feit dat we met plezier de opmerkingen - door sommigen van onze lezers in de marge van hun antwoordformulieren geschreven - gelezen hebben.

Het scheen ons dan ook goed gekozen om ze U nu ter lezing voor te leggen. Het is daarom dan ook dat we alle opmerkingen verzameld hebben en in dit nummer lieten afdrukken.

Deze maal hebben we ook het genoegen U een reportage voor te stellen over de vernietiging van de scheepswrakken, die de vaargeulen van onze kust versperden, door middel van explosies en waaraan onze Zeemacht reeds van 1947 werkzaam is.

Deze reportage werd door dhr. C. Adam gerealiseerd. Het is trouwens hij die we als talentvolle tekenaar kennen en die ons toont naar wat zijn drang naar documentatie en zijn nieuwsgierigheid naar alles wat met de zee verband houdt, hem heeft kunnen leiden. Zijn reportage zal voor onze zeelui heel wat oplossingen geven en vele vragen beantwoorden.

Wij zullen dan ook nog voortgaan met het artikel van dhr Vandensteen over onze Belgische Koopvaardijvloot en daarna geven we in één keer een overzicht van onze maritieme activiteiten tijdens het jaar '71.

L. Lanoo brengt ons het vervolg van het gevecht te MATAPAN tijdens Wereldoorlog II.

Verder spreekt J.B. Dreesen over de LOG : zijn afkomst en gebruik zullen geen geheimen meer voor U inhouden.

En tenslotte voor de liefhebbers van zeereizen zullen we even een tipje van de sluier oplichten over het leven aan boord van de Zenobe Gramme om er een kleine periode van te beleven.

Wij wensen U een aangename lektuur !



## *A vous, amis lecteurs...*

Eh bien ! cela n'a pas mal marché ! les référendum ont afflué très rapidement à Neptunus, montrant dans l'ensemble que le lecteur est content et qu'une grande part de sa faveur va aux grands articles et qu'une aussi grande part va aux récits de croisières de nos navires et à la vie de la Force Navale. Il est encore trop tôt pour vous donner un bilan complet de l'opération. Près de 200 bulletins-réponses nous sont arrivés; les points de chaque question ont été additionnés, les moyennes ont été faites, le classement et le décompte sont terminés.

Maintenant, le Conseil d'Administration en fait attentivement l'analyse. Nous en parlerons donc plus avant dans notre prochain numéro. Mais comme cela nous a amusés de lire les remarques que parfois les correspondants ont portées dans les marges de leur questionnaire ! Il nous a semblé bon que vous puissiez les lire à votre tour et nous les avons rassemblées et publiées dans ce numéro.

Cette fois, nous avons le plaisir de vous présenter un reportage sur la destruction des épaves qui obstruaient les passes de la côte belge et que la Force Navale avait commencé à détruire à coups d'explosifs en 1947. Ce reportage a été réalisé par Mr C. Adam dont nous connaissons bien le talent de dessinateur et qui nous montre ici à quelles découvertes sa soif de bonne documentation et sa curiosité pour tout ce qui touche à la mer a pu le mener. Son reportage nous apportera à nous marins, une réponse à bien des questions.

Nous poursuivrons ensuite l'article de Mr Vandenstein sur la Marine Marchande belge et nous enchaînons par un Panorama Maritime qui embrasse d'un seul coup toute l'année 71.

Sur le plan de la guerre sur mer, L. Lanoo nous livre la suite de la bataille qui se déroula à MATAPAN au cours de la seconde guerre mondiale. Plus loin, J.B. Dreesen nous parle du LOCH : son origine et son emploi n'auront plus de secrets pour vous. Et puis, pour les amoureux des croisières, nous soulèverons un coin du voile pour vivre un petit épisode de la vie sous voiles du Zénobe Gramme.

Nous vous souhaitons bonne et agréable lecture !



## HET BOMBARDEMENT VAN GENUA.

### Context en plannen.

De tussenkomst van het Duitse luchtwesen betekende niet dat de Britten bereid waren om hun operaties tegen Italië stop te zetten. Force H beschikte nog steeds over een ruim bewegingsvrijheid en daarvan besloot men gebruik te maken. Genua bood het voordeel van gebombardeerd te kunnen worden, vanuit wateren die te diep waren, om bemijnd te worden. De verdedigingsinstallaties aldaar werden te zwak geacht om ernstige tegenstand te kunnen bieden. Het grote risico van een scheepsbombardeement lag echter in de mogelijkheid dat een of meerdere schepen zouden kunnen beschadigd worden op 700 mijl van hun basis. De aanwezigheid van Duitse of Italiaanse vliegtuigen zou fataal geweest zijn voor diegene die niet over zijn volle snelheid beschikte.

De voorgenomen raid had drie objectieven:

- een aanval van de Fleet Air Arm van HMS Ark Royal op de Tirso-dam op Sardinië,
- het scheepsbombardeement van Genua met een slagschip, wiens aanwezigheid was gemeld, en de haveninstallaties als doelen,
- luchtaanvallen op de olieraffinaderij van Leghorn en mijnenleg voor de haven van La Spezia om er de Italiaanse slagvloot te blokkeren.

Cunningham zou uitvaren om de aandacht van de vijandelijke luchtmacht te trekken en zo voor afleiding te zorgen.

### Uitvoering.

Op 31 Jan vertrokken beide Middellandse Zeevlooten. De aanval op Tirso werd in de morgen van 2 Feb uitgevoerd. Er werden geen resultaten bereikt. Het weer werd slechter en slechter. Een storm zou Force H zodanig vertraagd hebben dat men pas in de late morgen vóór Genua zou gekomen zijn. Somerville besloot dan maar om naar Gibraltar terug te keren en het op een latere datum opnieuw te proberen.



LANOO. I

MATAPAN  
MATAPAN

MATAPAN  
MATAPAN

tekeningen: c.adam

## DI. II

Op 6 Feb voer Force H opnieuw uit. Dit keer was HMS Malaya erbij zodat het eskader 2 BB (Renown en Malaya), 1 CV (Ark Royal), 1 CA (Sheffield) en 10 DD omvatte. Tot het invallen van de duisternis op 8 Feb werd koers gezet naar Sardinië. Twee DD onderhiel- den een intens radioverkeer in de nabijheid van dat eiland om de Italianen in de waan te brengen dat er een nieuwe aanval op Tirso in uitvoering was. De volgende dag, om 0410 Hr, vertrokken HMS Renown, Malaya en Sheffield naar Genua. HMS Ark Royal met 3 DD bleef nog iets verder naar La Spezia toe stomen alvorens zijn aanvalsgolven te lanceren.

Om 0711 Hr signaleerden de verkenningsvliegtuigen van de bombardementsgroep dat er geen slagschip in de haven lag. Wat onjuist was: de Duilio was er in droogdok. Om 0715 uur kwam het eskader op zijn bombardementskoers. Het vuur werd geopend en gedurende een half uur schoten de schepen een enorme hoeveelheid 15"- en 6"-granaten naar industriële doelen, naar het droogdok - De Duilio werd evenwel niet geraakt -, naar de walinstallaties en petroleumopslagplaatsen. Er kwam weinig reactie van de kustbatte- rijen. De D Dlegden rookgordijnen zodat de Italiaanse stuksbemanningen grote moeite hadden om hun vuur te richten. Om 0745 Hr zette Somerville dan koers naar Z terwijl de waarnemingsvliegtuigen naar de Ark Royal doorvlogen.

Deze laatste had ondertussen 14 Swordfish (met elk 4 bommen van 250 lbs) en nog eens 4 (met magnetische mijnen) gelanceerd. Het bombardement op de olieaffinaderij haalde weinig uit. Daarentegen konden de mijnen in de beide haveningangen gedropt worden. Slechts één vliegtuig werd door de luchtafweer neergeschoten. Om 0910 Hr voegde het vliegdekschip zich bij de rest van Force H. Met 22 knopen ving de terugtocht aan.

### De Italiaanse reactie.

Op 8 Feb verliet Adm Iachino La Spezia met 3 BB (Veneto, Doria en Cesare) en 7 DD en werd later versterkt door 3 CA en 3 DD, komende uit Messina. Hij passeerde tussen

Sardinië en Corsica door, in de overtuiging dat het gesignaleerde tweede uitvaren van Somerville opnieuw de Tirso-dam tot objectief had. Om 0837 Hr werd Supermarina op de hoogte gebracht van het bombardement op Genua. Tot driemaal toe werd Force H door Italiaanse vliegtuigen waargenomen. Maar die waren niet geïntegreerd in het luchtzee-communicatiesysteem (19) zodat de informatie te laat aan Supermarina werd doorgegeven. Het eskader van Iachino bleef N en NO sturen in de veronderstelling dat Somerville langs de kust van Sardinië zou terugkeren (om Tirso aan te vallen). Pas om 1500 Hr, na de bemanning van een, door de jagers van HMS Ark Royal neergeschoten, vliegtuig te hebben opgepikt, kon hij de Britse koerslijn localiseren en zijn schepen naar W sturen. Maar Force H had reeds een veilige voorsprong bereikt en kon niet meer ingelopen worden. Het bombardement bracht grote schade toe : 4 koopvaarders en een trainingsschip van de handelsmarine waren gezonken terwijl de haveninstallaties ernstig werden beschadigd. Maar het moreel effect was nog veel groter. Om het falen van de Marine niet publiek te maken, werd er over haar aanwezigheid op 9 Feb niet gesproken. Dit had tot resultaat dat de bitterheid om de schade en de slachtoffers precies op de Marine werd afgereageerd : « Che ha fatto la Marina ? » Uit de aanval bleek bovendien dat geen enkele Italiaanse haven veilig mocht geacht worden voor Britse raids. Zelfs de aanwezigheid van X CAT scheen de RN er niet van te kunnen weerhouden om offensief op te treden.

#### **Het gevecht bij Kaap Matapan.**

##### **Maart 1941 : de situatie.**

De Duitse beslissing om in Noord-Afrika en in Griekenland tussenbeide te komen en de Britse reactie erop had tot gevolg dat er zich een dubbele, parallelle en tegengestelde konvooienbeweging voordeed :

- Het Deutsches Afrika Korps (DAK) werd vanaf begin februari naar Noord-Afrika gebracht. De Italiaanse marine werd, bij het verschepen ervan, meer gehinderd door het slechte weer dan door de tussenkomst van Britse strijdkrachten. Het luchtwezen van Malta was daartoe te weinig talrijk en stond onder voortdurende druk van de Luftwaffe. De, op Malta gebaseerde, SS konden weliswaar enkele mooie successen boeken. In de nacht van 25/26 Feb werd de CL Armando Diaz door HMS Upright getorpedeerd en op 31 Mar vernietigde HMS Torqual een vijandelijke duikboot - maar de gevolgde routes waren te kort opdat SS zouden volstaan hebben om de verbinding met snelle schepen te onderbreken. De Duitse landstrijdkrachten konden aldus vlugger opgebouwd worden dan Londen had verwacht en Rommel kon reeds op 31 Mar aanvallen en het Nijlleger naar Egypte terugdrijven.

- Op 1 Mar voegde Bulgarije zich bij de Axis. Oorspronkelijk had Griekenland weigerig gestaan tegenover het aanvoeren van Britse troepen. Het overlijden van generaal Metaxas (20) en de inspanningen van Sir Eden (21) brachten de Grieken tot het wijzigen van hun buitenlandse politiek en het aanvaarden van Britse troepen op hun grondgebied. Op 4 Mar begon « operatie Lustre » : drie ID en een Pz Bde zouden van Egypte naar Pireaus en Volo gebracht worden. Tussen die datum en 24 Mar verscheepte men 58.400 man met hun zware uitrusting en de noodzakelijke voorraden. Luchtaanvallen vertrekkend van basissen op Rhodes en de Dodekanesos vormden een steeds toenemende bedreiging. De enige afdoende tegenmaatregel, het vernielen van die vliegvelden, kon wegens gebrek aan bommenwerpers met grote actieradius, niet genomen worden. Op die wijze kwam de taak van de konvooibeschermering voornamelijk neer op de zwakke escortegroepen en bij die laatste speelden de CLAA, die tot het uiterste van hun mogelijkheden werden gedreven, de hoofdrol.

##### **De Conferentie van Merano.**

Tot dan toe was er weinig of geen coördinatie geweest tussen de Italiaanse en de Duitse oorlogsvoering. De interesse van Adm Raeder, Stafchef van OKM, voor de Middellandse Zee en Suez en het feit dat Duitsland zijn eigen troepen in dit gebied zou inzetten,

(19) Bragadin : p. 66.

(20) Metaxas I. (1871-1941) : Grieks generaal en staatsman die vanaf 1936, met de steun van de Koning, als dictator regeerde. Hij had de Griekse legers naar successen tegen Italië gebracht en wilde wel een Britse alliantie maar weigerde troepen omdat hij aan de doelmatigheid van hun aanwezigheid twijfelde en provocatie tegenover Duitsland wilde vermijden.

(21) Eden A. (Earl of Avon) : « Foreign Secretary » in het Churchill-kabinet. Voor een overzicht van de rol die hij bij de onderhandelingen speelde, zie Clark : « La Chute de la Crète », Lausanne 1970, p. 26 e.v.



bracht de Kriegsmarine ertoe met Supermarina overleg te plegen. Raeder en Riccardi ontmoetten mekaar te Merano in midden-februari. De Italianen was het er vooral om te doen om van de Duitsers brandstof voor hun schepen los te krijgen. Zo hun voorraden niet werden aangevuld, zouden zij na de zomer alle operaties moeten hebben stopzetten. Men kwam overeen, dat Duitsland voldoende zou leveren om een maandelijks verbruik van 50.000 T toe te laten (22). De Duitsers van hun kant drongen aan op een offensief optreden tegen de Britse aanvoer van versterkingen naar Griekenland. Riccardi maakte de opwerping, dat het zeer moeilijk zou zijn om daartoe een gunstige gelegenheid te vinden. De Britse luchtverkenning was zo efficiënt dat de konvooien zouden teruggetrokken worden, nog voor de oppervlaktevloot ze zou kunnen bedreigen. Raeder aanvaardde het argument en drong niet verder aan (23). Begin maart werd Rome op de hoogte gebracht van de voorbereidingen tot « Marita ». Hierbij werd aangedrongen opdat Italië tenminste iets zou doen om te beletten dat de Britse konvooien hun bestemming zouden bereiken. Deze politieke druk bracht het Comando Supremo tot een bevel aan Supermarina om aan het Duitse verzoek te voldoen (24).

#### **Plannen en aanwezige strijdkrachten.**

##### **Aan Italiaanse zijde.**

In functie van deze opdracht besliste Supermarina dat :

- het aantal SS, dat in de wateren rond Kreta opereerde, zou worden verhoogd,
- een aanval zou gebeuren op de ankerplaats van Suda Bay door « motoscafi esplosivi » (25),
- een raid moest uitgevoerd worden door de oppervlaktevloot tegen de Britse verbindingen met Griekenland.

De Duitsers beloofden een uitgebreide steun van de Luftwaffe : verkenningsvluchten boven Alexandrië en het centrale bekken, een groots bombardement op Malta en interceptie van alle vliegtuigen die het eiland zouden verlaten, grondige verkenning van het gebied tussen Kreta en Cyrenaïca en het verlenen van luchtdkking tot twee uur vóór zonsopgang op de dag van de aanval. De inlichtingsdiensten van X CAT beweerden dat hun torpedovliegtuigen twee Britse slagschepen beschadigd hadden op 16 Mar. Superaero wou niet onderdoen in beloften en goede intenties : bombardement van de vliegvelden op Kreta, verkenning van de zee rond Kreta en van de route tussen Alexandrië en het voorziene operatiegebied en luchtdkking voor de schepen tot aan de meridiaan van Apollonia (21°45'E). Tenslotte zouden de vliegvelden van Rhodes tijdens de morgen van 28 Mar jagerdekking geven.

Met dit alles zag Iachino veel kans opdat de voorwaarden, vereist voor het slagen van de raid, vervuld zouden worden :

- verrassing van de tegenstrever,
- doelmatige luchtdkking voor de vloot die zich in wateren, beheerst door de RAF, zou wagen,
- efficiënte luchtverkenning om snel contact te kunnen maken met mogelijke objectieven en om Britse tegenmaatregelen te kunnen afweren.

De raid zou door lichte oppervlactestrijdkrachten uitgevoerd worden hierbij gesteund door een modern en vlug slagschip :

**Groep A :** onder Adm Iachino : BB Vittorio Veneto en 4 DD,

**Groep B :** onder VAdm Cattaneo : de Ie Div met CA Zara, Pola, Fiume en 4 DD en de VIIIe Div met de CL Abruzzi en Garibaldi en 2 DD,

**Groep C :** onder VAdm Sansonetti : de IIe Div met de CA Trieste, Trento, Bolzano en 3 DD.

(22) Zij waren de oorlog begonnen met een reserve van 1.800.000 T en hadden daarvan reeds de helft verbruikt in Feb 41. Na de zomer van 1941 waren slechts 100.000 T door Duitsland geleverd (Bragadin : p. 82). Het argument dat Italië tot non-activiteit werd gedwongen omdat de Duitsers hun verbintenissen niet nakwamen (te vinden bij Bragadin en de Belot), kan eveneens anders geformuleerd worden : Duitsland leverde die brandstof niet, omdat het hen duidelijk geworden was, dat Supermarina er, door non-activiteit, geen goed gebruik van maakte (Brodie : « La Stratégie navale et son application dans la Guerre 1939-1945 », Paris 1947, p. 100, voetnoot 1).

(23) « ... and the subject was dropped ». (Bragadin : p. 83).

(24) Ibid., p. 83.

(25) Vedetten met een explosieve lading aan boord. De aanval werd op 26 Mar uitgevoerd. 6 vedetten werden door de DD Crispi en Sella naar Suda Bay gebracht, waar zij de CA HMS York, het tankschip Pericles en een koopvaarder tot zinken brachten.

In de morgen van 27 Mar zouden de schepen zich op 60 mijl ten O van Augusta concentreren. Tot het invallen van de nacht zou koers gezet worden naar Appollonia (Cyrenaica). Wanneer de parallel van Kreta was bereikt, moest groep B in de Egeïsche Zee doorstoten en op 28 Mar (0800 Hr) naar de RV-positie (90 mijl ten ZW van Navarino) terugkeren, waar met de groepen A en C om 1500 Hr contact zou gemaakt worden. Groepen A en C zouden vooraf tot op 20 mijl van het eiland Gavdo naderen. Na het opnieuw samenkomen moest de vloot naar Italië terugkeren.

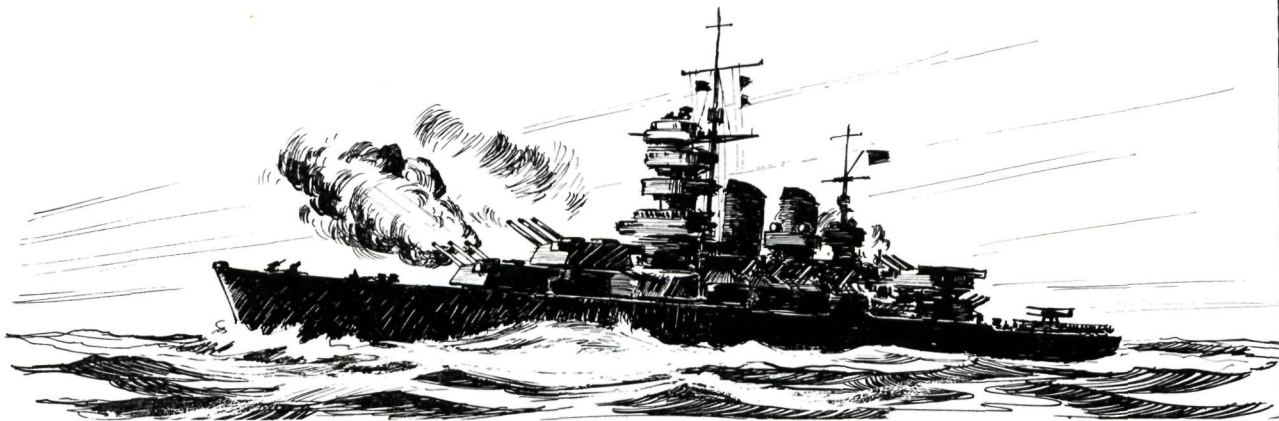
#### Aan Britse zijde.

Vanaf 25 Mar werden de Britse inlichtingsdiensten gewaar dat de vijandelijke luchtverkenning ten Z en ten W van Kreta was toegenomen. Boven Alexandrië verschenen er dagelijks verkenningsvliegtuigen. Het scheen Cunningham toe, dat dit alles wel eens verband zou kunnen gehouden hebben met een nakend optreden van de Italiaanse oppervlaktevloot.

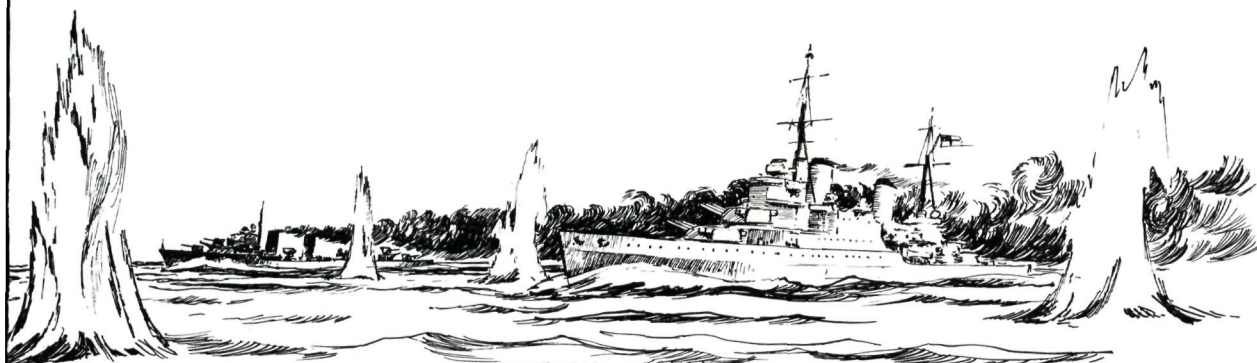
Toen, in de morgen van 27 Mar, een Sunderland van Malta melding maakte van de aanwezigheid van 3 CC en 1 DD op 320 mijl ten NW van Kreta, die een koers ZO voorlagen, was het voor Cunningham meer dan waarschijnlijk dat de vijandelijke slagvloot in de buurt zou zijn. Nieuwe verkenningen boven Alexandrië en het intensiveren van het vijandelijke radioverkeer in de namiddag van 27 Mar verstevigden die overtuiging. Hij besloot tot een reeks maatregelen om, enerzijds, de kans op interceptie van de vijand te behouden en anderzijds, om alle middelen in gereedheid te brengen voor, wat hij hoopte, een beslissend gevecht:

- een konvooi, bestemd voor Griekenland, dat zich die dag op zee bevond, kreeg bevel om door te varen tot het invallen van de duisternis en dan naar Egypte terug te keren,
- een konvooi, dat uit Pireaus moest vertrekken, werd uitgesteld,
- Pridham-Wippell, Vice Admiral Light Forces (VALF), die met een eskader in de Egeïsche Zee kruiste, moest zich naar een positie, 60 mijl ten ZW van Gavdo, begeven tegen zonsondergang 28 Mar,
- een Grieks DD-squadron zou aan de operatie deelnemen,
- de sterkte aan torpedovliegtuigen op Kreta en Cyrenaica werd verhoogd,
- SS werden op verkenning gestuurd in het centrale bekken,
- aan de RAF werd om luchtverkenning gevraagd ten Z van de Ionische Zee, ten ZW van de Egeïsche Zee en van het gebied ten Z van Kreta op 28 Mar. De RAF zou bommenwerpers klaar houden om ingezet te worden van zodra de vloot de doelen zou aangewezen hebben,
- de Mediterranean Fleet werd onder de strengste geheimhouding klaar gemaakt om uit te varen. Cunningham verliet HMS Warspite in de namiddag. Hij had een groot valies

's Morgens rond 11.25 uur. De VITTORIO VENITO opent het vuur op de groep ORION, AJAX en GLOUCESTER.







De GLOUCESTER wordt bestookt door de VITTORIO VENITO, de HARDY tracht hem te beschermen met een rookgordijn.

bij om het iedereen duidelijk te maken dat hij de nacht aan de wal zou doorbrengen. De admiraal ging eerst een partijtje golf spelen om de Japanse consul, die al zijn namiddagen op het golfterrein doorbracht en van wie men vermoedde dat hij alle vlootbewegingen aan zijn Axis-vrienden doorgaf, een goed beeld te geven van de gemoedsrust van de opperbevelhebber van de vloot. De voornaamste stafofficieren van Cunningham verlieten Alexandrië. Wanneer het donker werd, keerden de admiraal en de andere officieren terug aan boord en om 1900 Hr verliet de vloot Alexandrië. Bij het uitvaren kwam HMS Warspite te dicht bij een modderbank zodat de condensatoren met modder werden gevuld. Dit zou later belangrijke gevolgen hebben.

De, door Groot-Brittannië ingezette, middelen bestonden dus uit twee groepen:

**Groep Pridham-Wippell** : 1 CA (Gloucester), 3 CL (Orion met VALF a/b, Ajax, Perth) en 4 DD,

**Groep Cunningham** : 3 BB (Warspite met Cunningham a/b, Barham, Valiant), 1 CV (Formidable) en 9 DD.

#### Verhouding van de krachten

Iachino					Cunningham			
Aantal	Tonnemaat	Snelheid	Bewapening	Type	Aantal	Tonnemaat	Snelheid	Bewapening
1 (a)	35.000 T	30.5	9x15'' - 12x6''	BB	3 (b) (c) (d)	30.600 T 31.000 T 31.250 T	24 23 24	8x15'' - 8x6'' 8x15'' - 12x6'' 8x15'' - 20x4''5
6 (e) (f) (g)	10.000 T 10.000 T 10.000 T	35 36 32	8x8'' 8x8'' 8x8''	CA	1 (h)	9.600 T	32.3	12x6''
2 (i)	7.874 T	35	10x6''	CL	3 (j)	7.000 T	32.5	8x6''
13	1.568 T of 1.628 T	39	4 5 of 6 x4''7	DD	12	1.340 T tot 1.870 T	30.5	van 4 tot 8 x4''7 en soms 1x3'' of 4''H.A.
				CV	1 (k)	23.000 T	30.5	16x4''5 27 vliegtuigen (1)

(a) : Vittorio Veneto  
(e) : Trieste, Trento  
(f) : Bolzano  
(g) : Zara, Pola, Fiume

(i) : Abruzzi, Garibaldi  
(b) : Warspite  
(c) : Barham  
(d) : Valiant

(h) : Gloucester  
(j) : Orion, Ajax, Perth RAN  
(k) : Formidable  
(l) : 13 Fulmar, 10 Albacore, 4 Swordfish

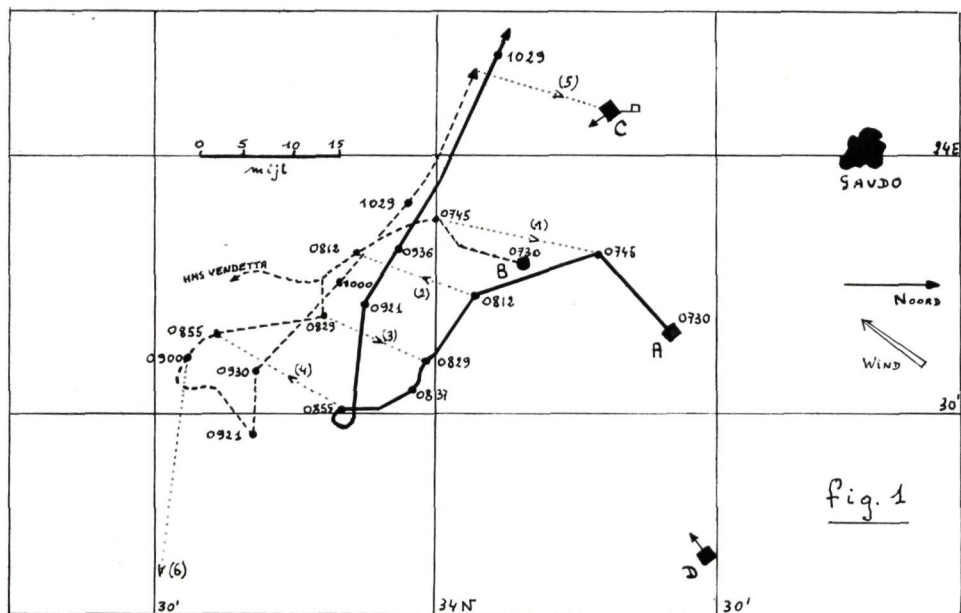
### De nadering.

In de morgen van 27 Mar had een oefening moeten plaatsvinden met het Xe Fliegerkorps. Maar de Duitse vliegtuigen daagden niet op. De Sunderland daarentegen werd wel gezien. Alles scheen er op te wijzen dat de verrassing verloren was gegaan. De ontcijfering van het bericht van de Sunderland, wees echter uit dat alleen groep C gesignaleerd was geworden. En omdat het voortijdig afbreken van de operatie nefaste politieke gevolgen zou gehad hebben, besloot lachino ermee door te gaan (26). De Italiaanse vloot voer ongehinderd verder tot de avond. Om 1900 Hr greep de voorziene splitsing plaats van groep B maar om 2200 Hr reeds kwam een bevel van Supermarina om de vloot opnieuw te concentreren en de exploratie van de Egeïsche Zee op te schorten. De volgende morgen vond de Italiaanse schepen op weg naar Gavdo. Groep C ging de Veneto 10 mijl vooraf terwijl groep B op 15 mijl ten ZW volgde. Om 0600 Hr catapulteerde men 2 Ro43-verkenningsvliegtuigen en een half uur later signaleerde één van hen een vijandelijk eskader van 4 CC en 4 DD op 50 mijl ten ZO. Groep C kreeg bevel om contact te maken terwijl lachino volgde om met de Veneto steun te verlenen.

Toen VALF het verkenningsvliegtuig zag, veranderde hij zijn koers van 135 - wat hem recht naar Cunningham bracht - naar 200 en verhoogde zijn snelheid tot 20' - Om weg te komen van de richting, van waaruit hij verdere luchtverkenning verwachtte. Om 0720 Hr rapporteerden vliegtuigen van HMS Formidable twee onderscheiden eskaders op 30 M van de positie van VALF (27). Deze laatste geloofde dat zij zijn eigen schepen gezien hadden

(26) Bragadin : p. 86.

(27) Het eerste vliegtuig, 5F, signaleerde 3 CC - 3 DD (groep C). Op hetzelfde ogenblik zag 5B een groep van 4 CC - 4 DD (groep B). Beide meldingen werden voor het eskader van Pridham-Wippell aanzien. Om 0746 Hr verbeterde 5B zijn bericht tot 4 CC - 6 DD (Wat de Britse aandacht had moeten trekken, vermits VALF slechts over 8 schepen beschikte) maar dat bericht werd pas ontvangen nadat HMS Orion de vijand had gezien. Om 0805 Hr zou 5F melding maken van 3 BB op een positie die slechts op 7 mijl van die van VALF bleek te liggen. Deze laatste hield het bericht dan ook voor onjuist.



Figuur 1 : GAVDO

- (1) : HMS Orion ziet de Italiaanse kruisers
- (2) : vuur geopend
- (3) : HMS Gloucester vuurt 3 salvo's
- (4) : vuren gestaakt
- (5) : HMS Orion ziet de Veneto

- (6) : richting Cunningham : 72 mijl ver
- A : Trieste, Trento, Bolzano + 3 DD
- B : Veneto + 4 DD
- C : Zara, Pola, Fiume, Abruzzi, Garibaldi + 4 DD
- D : Orion, Perth, Ajax, Gloucester + 4 DD

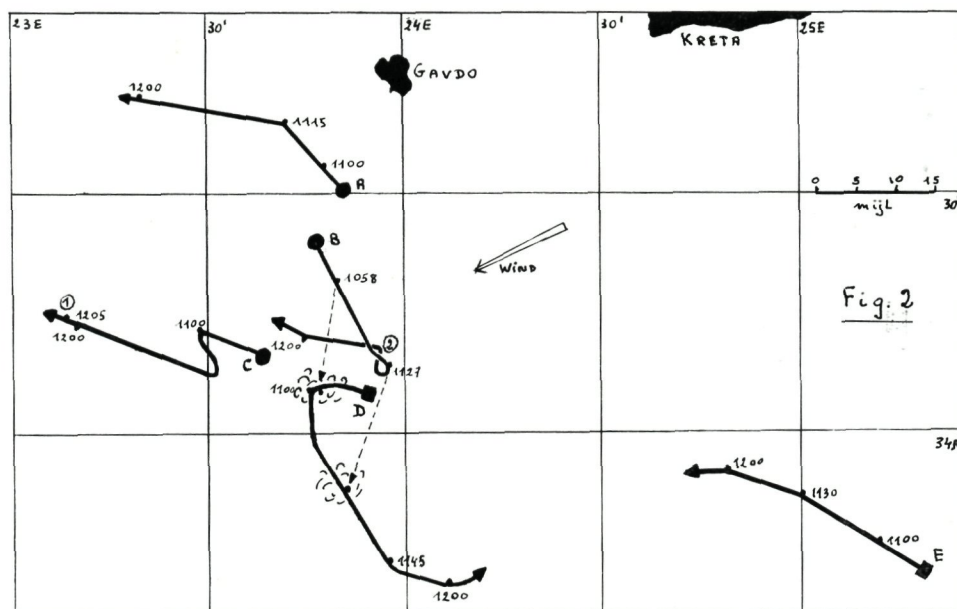


en een fout hadden gemaakt in de positiebepaling ervan. Cunningham deelde die mening. Maar toen de uitkijken van HMS Orion om 0745 Hr rook zagen in noordelijke richting en men, tien minuten later, 3 CC en 3 DD kon onderscheiden, bleef er geen twijfel meer: de vijand was op zee. Op dat ogenblik lag het eskader van Pridham-Wippell nog op 100 mijl ten NO van de Mediterranean Fleet, wiens snelheid tot 22 knopen werd beperkt omwille van de condensatormoeilijkheden van HMS Warspite.

**Gavdo.** (zie fig. 1).

Wanneer Pridham-Wippell vaststelde dat hij tegenover 8"-kruisers stond - Die geen partij waren voor zijn tragere schepen, voorzien van een geschut dat niet alleen van een kleiner kaliber was maar bovendien minder ver reikte -, besloot hij te proberen om de vijand tot bij Cunningham te lokken. De Britten kwamen op volle snelheid en vluchtten naar ZO. Sansonetti opende het vuur om 0812 Hr vanop 26.000 y. De salvo's vielen te kort. Maar de afstand verminderde en de Italianen concentreerden hun vuur op HMS Gloucester die om 0829 Hr - De afstand was toen tot op 23.500 y teruggefallen - met drie 6"-salvo's antwoordde. De vijand stuurde dan enkele minuten uit zodat hij, toen hij terug op een parallelle koers kwam, nog steeds te ver af was. HMS DD Vendetta kreeg moeilijkheden met zijn machines en VALF stuurde hem weg. Dit bracht de DD-escorte tot 3 schepen terug.

Iachino beval Sansonetti om 0855 Hr het gevecht af te breken en samen met de andere groepen naar koers 300 te komen. Iets later signaleerde Rhodes, dat om 0745 Hr 2 BB, 1 CV, 9 CC en 14 DD, met koers 165 en snelheid 20', gezien waren. Koers en positie vielen samen met die van Iachino op hetzelfde tijdstip zodat hij, evenals Pridham-Wippell al eerder die morgen, antwoordde dat men zijn eigen strijdmacht voor de vijand had aangezien. Hij bleef in de overtuiging dat de Britse slagvloot nog steeds in Alexandrië lag en bedacht een plan om de kruisers, die samen met Sansonetti hun koers hadden gewijzigd en nu op afstand volgden, te vernietigen. Om 1030 Hr kwam de Veneto naar O om aan stuurboord van de Britten te kunnen postvatten en ze zo in een tang te vatten tussen groepen A en C.



**Figuur 2: DE VITTORIO VENETO IN DE AANVAL**  
A: Zara, Fiume, Pola, Abruzzi, Garibaldi + 4 DD  
B: Vittorio Veneto + 4 DD  
C: Trieste, Trento, Bolzano + 3 DD

D: Orion, Ajax, Perth, Gloucester + 3 DD  
E: Warspite, Barham, Valiant, Formidable + 9 DD  
(1): luchtaanval Fleet Air Arm van Maleme  
(2): 1e luchtaanval van HMS Formidable's vliegtuigen



Het eskader... de WARSPITE ; VALIANT ; BARHAM ; FORMIDABLE en destroyers.

#### De Vittorio Veneto in de aanval. (zie fig. 2).

Cunningham had ondertussen HMS Valiant met 2 DD vooruitgestuurd om VALF ter hulp te komen. Op HMS Formidable stonden vliegtuigen klaar om op te stijgen. Cunningham besloot echter nog iets te wachten vooraleer ze uit te sturen, om zijn kracht niet te tonen vooraleer zeker te zijn van de omvang en van de intenties van de vijand. Na het nieuws van de Italiaanse koersverandering, verzamelde hij zijn schepen en vatte de achtervolging aan. Om 0900 Hr bevond hij zich op 72 mijl ten OZO van VALF.

Een half uur later rapporteerde deze laatste nog steeds 3 CC en 3 DD op 16 mijl van hem, met koers 320 en snelheid 28'. Cunningham meende niet langer meer te moeten wachten. Om 0956 Hr draaide HMS Formidable in de wind en lanceerde 6 Albacores, 2 Fulmars en 1 Swordfish (als observator).

Om 1058 Hr zagen de uitkijken van HMS Orion aan Sb een slagschip van de Littorio-klasse dat op hetzelfde moment het vuur opende. VALF reageerde onmiddellijk: koerswijziging over 180°, zigzagmanoeuvres, rook en volle snelheid. HMS Gloucester had iets voordien machinedefect en een maximumsnelheid van 24 knopen gemeld. Maar het zicht van de Veneto bracht het schip op miraculeuze wijze tot 30 knopen. Om 1100 Hr draaide Sansonetti over Bb en begon de Britten in te lopen. De situatie van Pridham-Wippell was kritiek geworden: aan beide zijden geëngageerd door sterkere strijdkrachten was er weinig kans om te ontkomen. Maar de rook redde de Britse kruisers. Alleen HMS Gloucester kon zich niet verschuilen en werd herhaaldelijk door granaatinslagen omringd. De Britten vuurden enige tijd terug maar toen het bleek dat hun salvo's hopeloos te kort vielen, hielden zij ermee op. Geen enkel schip werd getroffen.

Toen Sansonetti bijdraaide, kwam de aanvalsgolf van HMS Formidable boven de Italiaanse vloot. Iachino dacht eerst dat de langverwachte luchtsteun was aangekomen. Zijn ontgoocheling kan men zich gemakkelijk voorstellen, toen het bleek dat het Britse toestellen waren die om 1127 Hr aanvielen. De 6 torpedo's misten alle hun doel maar betekenden dan toch de redding voor VALF. Iachino kreeg er genoeg van. Hij besloot niet verder aan te dringen en keerde met koers 300 en snelheid 28' naar Italië terug.

Pridham-Wippell, die de torpedo-aanvallen niet had gezien (28), stelde vast - eens het rookgordijn opgetrokken - dat de vijand over de horizon verdwenen was. Hij stuurde verder ZW en voegde zich om 1230 Hr bij Cunningham.

(28) Om 0959 Hr had Cunningham aan VALF geseind: « Torpedo striking force on its way ». Pridham-Wippell begreep het, als zouden vijandelijke torpedovliegtuigen hem aanvallen. Toen de Albacores boven de Britse kruisers kwamen, werden zij dan ook door hen beschoten.



**De achtervolging.  
Britse situatie.**

Op HMS Warspite was men de « condensoritis » meester geworden. HMS Formidable werd achtergelaten. Er waaide een felle wind uit O, die van achteren inkwam zodat de CV telkens de formatie moest verlaten om zijn vliegtuigen te gebruiken. Tegen 1244 Hr was de eerste aanvalsgolf aan boord genomen en een nieuwe (3 Albacores, 2 Swordfish, 2 Fulmar en een derde Swordfish als observator) gelanceerd. De piloten van de eerste groep eisten een treffer op de Veneto op. HMS Formidable kwam om 1400 Hr terug bij de slagschepen. De wind was ondertussen afgenomen en naar NW gedraaid zodat de plaats in de formatie behouden kon worden. Iets later ontving Cunningham van een RAF-vliegboot een nauwkeurig overzicht van de toestand: De vijand werd op 65 M afstand gemeld. Er waren drie groepen: een slagschip van de Littorio-klasse met een DD-scherm, twee slagschepen van de Cavour-klasse (in feite de CL wiens silhouet veel gelijkenis vertoonde met die klasse) in het gezelschap van kruisers en destroyers en een andere

Het einde van de POLA.





groep CC en DD. Het was duidelijk, zelfs indien de Veneto door de eerste luchtaanval vertraagd werd, dat er voor Cunningham weinig kans bestond om zijn tegenstrever in te lopen. A fortiori, indien hij HMS Barham bij zich wenste te houden en zo zijn snelheid tot 22 knopen beperkte. Alle hoop berustte nu op de tweede aanvalsgolf van HMS Formidable. De kruisers van VLF werden 16 mijl vooruitgestuurd - op maximale signaleer-afstand - om als voorhoede op te treden en de achtervolging ging door.

#### **Italiaanse situatie.**

In de namiddag ontving Iachino nog verscheidene berichten die gewag maakten van de aanwezigheid van een Britse CV en één of meerdere BB (29). Om 1500 Hr vatte hij de toestand als volgt samen: er waren 4 CC in zijn nabijheid en ten O van hem. 1 CV, 1 BB en hun escorte lagen op verre afstand (plus minus 150 M) en bezaten in ieder geval niet voldoende snelheid om hem in te lopen.

#### **De luchtaanvallen.**

##### **OVERZICHT VAN DE LUCHTAANVALLEN OP DE ITALIAANSE VLOOT**

De bombardementen, door de RF vanop grote hoogte uitgevoerd, leverden geen resultaten op. Anderzijds toonden zij aan dat X CT noch Superaero hun beloften na kwamen. Gedurende de ganse namiddag van 28 Mar bleef Iachino zonder luchtsteun.

Om 1519 Hr arriveerde HMS Formidable's tweede aanvalsgolf. Het eerste toestel van de 3 Albacores die van recht vooruit naderden, werd door de AA neergeschoten (30). Maar zijn torpedo trof het slagschip, dat probeerde om 180° over Sb te wenden, juist boven de buitenste Bb-schroef, 15 voet onder de waterlijn. Honderden ton water stroomden door de bres naar binnen. Om 1530 Hr moest de Veneto stoppen. Het schip maakte veel water, zonk gedeeltelijk bij het achterschip en maakte slagzij. Men slaagde erin om op de Sb-schroeven 10 knopen te lopen en om 1700 Hr, na noodherstellingen, kon de snelheid tot 19' opgedreven worden. De afstand tot Taranto bedroeg nog 420 mijl. Iachino besliste van de VIII Div naar Brindisi te sturen. Hij was er zich nog steeds niet van bewust dat de Mediterranean Fleet in zijn nabijheid vertoefde. Een nieuw bericht van Supermarina (1 BB, 4 CC en 12 DD op 170 mijl ten ZZO) staafde zijn overtuiging dat de vijand hem voor de nacht niet bereiken kon. Hij trok daaruit het besluit dat de Britten, om die reden, de jacht zouden opgegeven hebben en dat het gevaar voornamelijk te verwachten was van luchtaanvallen en destroyeracties. Hij adopteerde dan een formatie die een maximale bescherming bood tegen dergelijke dreigingen: voor en achter 2 DD, de III Div aan Bb en de I Div aan Sb, beiden op kiellijn daarbuiten twee kolonnen van resp. 3 en 4 DD. Sinds de morgen hadden de Britse schepen geen visueel contact meer gehad met de vijand. Uit de rapporten van de aanvals- of observatievliegtuigen volgden tegenstrijdige gegevens. De piloten van HMS Formidable hadden meerdere treffers op de Veneto opgeëist. Er was gemeld geworden dat het slagschip vertraagd was geworden. De RAF maakte eveneens gewag van successen tegen de Veneto en andere vijandelijke schepen. Cunningham besliste om 1644 Hr van Pridham-Wippell met zijn kruisers op volle snelheid vooruit te sturen terwijl 2 DD tussen hem en de slagschepen moesten postvatten om visueel signaleren toe te laten. Het observatievliegtuig van HMS Warspite gaf om 1715 Hr aan dat de vijand zich op 45 mijl afstand bevond en een compacte formatie had aangenomen. Men schatte zijn snelheid op 15 knopen. Twintig minuten later lanceerde HMS Formidable de derde aanvalsgolf (6 Albacores en 2 Swordfish). Er bleven slechts twee uur daglicht over. Cunningham gaf zijn bevelen voor een eventuele nachtaanval door de destroyers. Daartoe werden drie groepen DD gevormd: een ASH-scherm voor de BB (4 DD) en twee groepen van elk 4 DD die op 1 mijl aan weerszijden van de slagvloot postvatten.

(29) - om 1200 Hr: een bericht dat het afvaren uit Alexandrië van HMS Formidable meldde. Iachino geloofde dat dit in de morgen van 28 Mar gebeurde, dat het vliegdekschip nog zeer ver verwijderd was en dat de BB hun basis niet verlaten hadden;

- om 1425 Hr: Rhodes liet weten dat 1 BB, 1 CV, 6 CC, 5 DD gezien waren op 80 mijl ten O van het Italiaans eskader;

- om 1425 Hr: Supermarina informeerde de vloot dat kruispeilingen van radioontvangst vijandelijke schepen op 170 mijl ten ZO van Iachino situeerden.

Deze laatste hechtte meer geloof aan de waarachtigheid van radiopeilingen dan aan die van de luchtverkenning.

(30) Lt.-Cdr. Dalyell-Stead, Lt. Cooke en P.O. Blenkham.



**TABEL 2**  
**Overzicht van de luchtaanvallen op de Italiaanse vloot. 28 Mar 41.**

Tijd	Strijdkrachten	Herkomst	Doel	Wapen	Resultaat
1120-1130	6 A + 2 F	Formidable	Veneto	t	Geen. Maar lt. breken gevecht bij Gavdo af.
1205	3 S	Maleme (1)	III Div	t	Geen
1420	3 B	RAF (2)	Veneto	b	Geen
1450	6 B	RAF (2)	Veneto	b	Geen
1510-1525	3 A + 2 S + 2 F	Formidable	Veneto	t	1 treffer. Snelheid tot 10' en later 15' à 19' teruggebracht.
1515-1645	6 B + 5 B	RAF (2)	I Div	b	'near-misses' op Zara en Gari-baldi.
1520-1700	4 B + 6 B	RAF (2)	III Div	b	'near-misses' op Trento en Bolzano.
1930-1950	6 A + 2 S	Formidable	Veneto	t	1 treffer op Pola. I Div terug-gestuurd om Pola te helpen en door Cunningham vernietigd.
	2 S	Maleme (1)	Veneto	t	

A : Albacore  
B : Blenheim  
F : Fulmar  
S : Swordfish

t : torpedo  
b : bommen  
(1) : Fleet Air Arm gebaseerd op Kreta  
(2) : vanaf Griekse vliegvelden

Om 1915 Hr wijzigde lachino koers naar W in de hoop hierdoor de torpedoaanval, verwacht bij zonsondergang, te ontwijken. Tien minuten later kwam die aanval toch. De invallende duisternis en het goed gebruik dat de vijand maakte van zijn AA-geschut, rook en zoeklichten, waren ervoor verantwoordelijk dat sommige piloten de middenste kruiser van het Sb-scherm voor de Veneto aanzagen. Sub.Lt. Williams, die als laatste om 1945 Hr aanviel, was een van hen. Zijn torpedo trof de Pola aan stuurboord tussen de machinekamer en het ketelruim. De electriciteit viel uit, drie compartimenten liepen onder water en de Pola verliet de formatie en stopte. De omstandigheden van de aanval maakten dat geen enkel van de andere Italiaanse schepen zag wat er met de zware kruiser gebeurde.

**Het nachtgevecht.** (zie fig. 3 en 4).

**Cattaneo.**

lachino ontving nieuwe informatie over een vijandelijk slagschip op 75 M ten ZO van zijn positie. Maar hij geloofde nog steeds dat het de Britse kruisers of enkele destroyers waren die hem volgden en wiens radiouitzendingen door Supermarina werden gepeild. Om 2018 Hr werd hij ervan verwittigd dat de Pola achtergelaten was. Hij stuurde VAdm Cattaneo terug omdat hij meende dat de aanwezigheid van een hoofdofficier noodzakelijk was om over het lot (herstellen, opslepen of vernietigen) van de Pola te beslissen. Een half uur later veranderde hij zijn koers naar 323 - Na de laatste luchtaanval was hij opnieuw naar koers 300 gekomen. Om 2100 Hr verlieten de CA Zara en Fiume en de DD Alfieri, Orian, Carducci en Gioberti de formatie. Cattaneo wist niet dat hij recht op de Britse slagvloot aanstuurde, toen nog op 52 M van hem.

**Mack.**

Om 2037 Hr had Cunningham de 8 DD, onder Captain Mack (a/b HMS Jervis) uitgezonden om de Veneto met hun torpedo's aan te vallen. Om 2155 Hr gaf HMS Ajax (32) een radarpositie van 3 ongeïdentificeerde schepen door. Een fout in de gegiste positie van HMS Jervis maakte dat Mack geloofde dat het zijn eigen schepen waren die gesignaleerd werden. Hij passeerde aldus op 10 M van Cattaneo zonder het te weten. Tot 2330 Hr bleven de DD doorgaan in de overtuiging dat zij vóór de Italianen zouden komen. In feite sneden zij de koerslijn van de Veneto op 30 M ten ZZO van de positie van het slagschip.

(31) Bragadin : p. 90.

(32) Maakte deel uit van de kruisers van Pridham-Wippell.

### Pridham-Wippell.

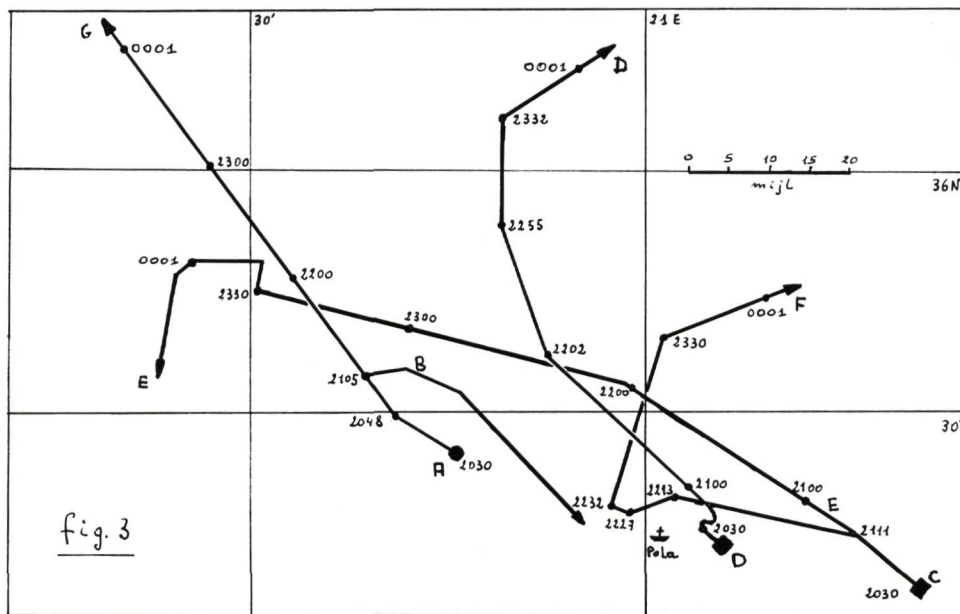
VALF, als voorhoede vooruitgestuurd, maakte om 1915 Hr opnieuw visueel contact met de vijand. Hij verloor dat contact na de luchtaanvallen van de Fleet Air Arm. Op het ogenblik dat de Veneto terug tot 19' opkwam, verminderde Pridham-Wippell zijn snelheid tot 20 knopen - Om de vorming van boeggolven te beperken en zijn schepen minder te laten opvallen. Hij slaagde er bijgevolg niet in om de Italianen terug in zicht te krijgen. Om 2015 Hr kreeg HMS Orion een echo op het radarscherm. De Britse kruisers vertraagden. Een half uur later meldde VALF aan Cunningham dat er een schip gestopt lag op 5 mijl van hem. Hij ging er in een wijde boog om heen. Het lag in zijn bedoeling, dat Mack de aanval zou uitvoeren terwijl hijzelf - in overeenstemming met zijn opdracht - de achtervolging zou voortzetten. Maar de DD ontvingen het bericht niet.

In de overtuiging dat HMS Ajax om 2155 Hr de DD van Mack had gesignaleerd, ging hij om 2202 Hr NNW en later N sturen om de destroyers ruimte te laten. Hij passeerde op 12 M op een parallelle koers met Cattaneo en kwam op 32 M ten ZZO van de Veneto.

### Cunningham.

Na ontvangst van het bericht van VALF veranderde Cunningham koers naar 280, naar het contact toe, dat toen op 20 mijl van hem lag. Om 2203 Hr toonde de radar van HMS Valiant de echo op 8 mijl, 56° over Bb. Zeven minuten later identificeerde men een schip van meer dan 600 voet lang. Het kon de Veneto zijn. Cunningham manoeuvreerde zijn slag-schepen alsof het destroyers waren geweest: hij liet ze tegelijk draaien over 40° naar Bb om op een peilingslijn tot het doel te naderen (33). HMS Formidable hield zich klaar

(33) « It thus occurred that for the first time in a nightaction either in peace or war a battle fleet turned towards an unknown force of enemy ships. »: Brownrigg, Master of the Fleet tijdens het gevecht. Geciteerd door Pack: « The Battle of Matapan », Londen 1968, p. 114.



**Figuur 3: DE ACHTERVOLGING**

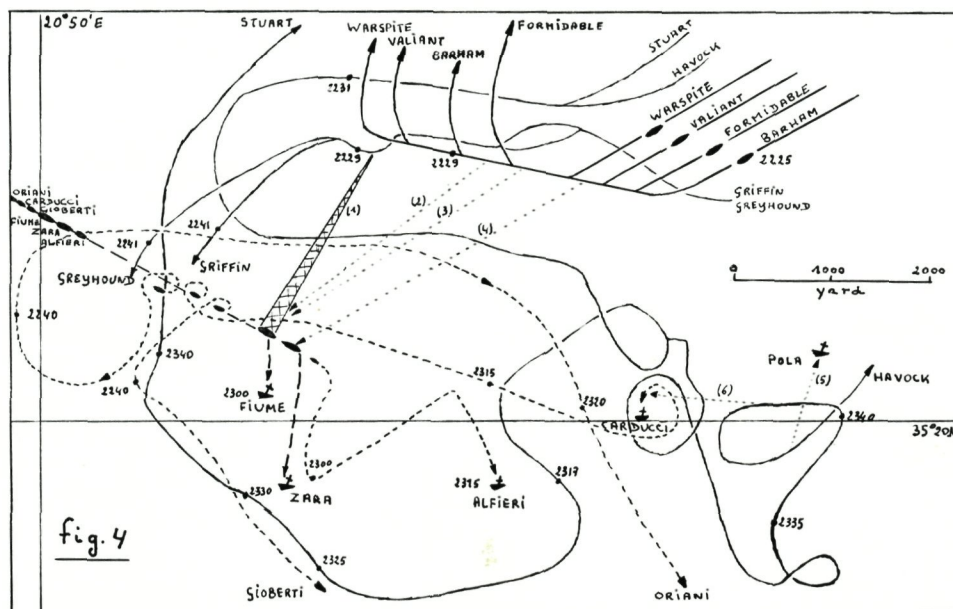
- A: Veneto, 1e Div, 11e Div + 11 DD
- B: Zara, Fiume, 4 DD
- C: Warspite, Valiant, Barham, Formidable, 12 DD
- D: Orio, Perth, Ajax, Gloucester, 3 DD (VALF)
- E: 8 DD (Mack)
- F: Warspite, Valiant, Barham, Formidable
- G: Veneto, 11e Div, 7 DD



om de formatie te verlaten. Om 2220 Hr lag het doel iets over Bb op 4,5 mijl. De twee DD die aan bakboord waren, werden naar de andere zijde gestuurd. En toen verschenen over stuurboord de silhouetten van een destroyer, twee kruisers en nog drie destroyers die de koerslijn van de slagschepen kruisten: Cattaneo! Cunningham bracht zijn schepen terug in kiellijn. HMS Formidable verliet de formatie en draaide over Sb weg. Vier-en-twintig 15"-, twintig 6"- en twintig 4"5-kanonnen werden op de vijand gericht. Afstand 3.800 y (34). Cunningham stuurde 280, Cattaneo 130. De Italianen waren geheel onvoorbereid: de helft van de bemanningen waren niet op gevechtsposten en de kanonnen waren niet bemand. Het zoeklicht van HMS Greyhound werd aangestoken en verlichtte de Fiume en de Zara.

1027 Hr: HMS Warspite (vanop 2.900 y) en HMS Valiant (vanop 4000 y) openden het vuur op de Fiume. De kruiser barstte als het ware in vlammen uiteen. De achterste geschutturen werd gewoon over de zijde geblazen. Na een tweede salvo in het wrak van de Fiume gejaagd te hebben, richtte de Warspite zijn stukken op de Zara. HMS Valiant had daar reeds 3 boordsalvo's geplaatst. De Zara stond geheel in brand en vertoonde zware slagzij. HMS Barham vernietigde de DD Alfieri en vuurde op zijn beurt zes boordsalvo's in de Zara. Om 2231 Hr lanceerden de overblijvende Italiaanse DD hun torpedo's. Cunningham draaide zijn schepen 90° over Sb om ze te ontwijken. De Britse DD van de escorte kregen bevel om de vijand af te maken. Om voor hen ruimte te maken, beval Cunningham een koerswijziging naar NO. Het signaal, niet voor Pridham-Wippell bedoeld, werd door hem ontvangen en uitgevoerd. De achtervolging van de

(34) Een karakteristieke uittaling van Cunningham in dit verband: " ... the right range for any ship of the Mediterranean Fleet, from a battleship to a submarine, to engage an enemy ship with gunfire is POINT BLANK (nowadays 2,000 yards or less) AT WHICH RANGE EVEN A GUNNERY OFFICER CANNOT MISS. " Geciteerd door Pack: p. 35.



Figuur 4: HET NACHTGEVECHT

- (1) : zoeklicht van HMS Greyhound
- (2) : HMS Warspite opent het vuur op de Fiume
- (3) : HMS Valiant opent het vuur op de Fiume
- (4) : HMS Barham opent het vuur op de Zara
- (5) : HMS Havock opent het vuur op de Pola (2345 Hr)
- (6) : HMS Havock lanceert 4 torpedo's naar de Carducci en opent het vuur (2315 Hr)

Veneto was hierdoor beëindigd. Cunningham trok zich met de 3 slagschepen en HMS Formidable, zonder escorte, naar NO terug. De Fiume, met zware slagzij en hevige branden, werd verlaten en zinkte om 2315 Hr. De Zara was helemaal ontreedderd.

#### **De Britse destroyers.**

De 4 DD (Stuart, Havock, Griffin en Greyhound) die niet met Mack waren meegestuurd, hadden tijdens het gevecht van de slagschepen niet veel diensten kunnen bewijzen. HMS Havock en Griffin werden zelfs door de slagschepen beschoten maar liepen hierbij gelukkig geen schade op.

Om 2259 Hr - na het vertrek van de BB - lanceerde HMS Stuart 8 torpedo's naar de Zara en de Fiume. HMS Havock viel de DD Carducci met torpedo's en kanonvuur aan en zakte de destroyer rond middernacht. Iets later werd de Pola gevonden. De Comd van de Havock (Lt. Watkins) dacht dat het de Veneto was en signaleerde dit aan Cunningham en Mack. Deze laatste, toen op 60 M ten WNW, zette onmiddellijk koers naar de opgegeven positie. Een latere correctie van Watkins; nl. dat het om een 8"-kruiser ging, werd niet ontvangen. Mack kwam, bij zijn terugkeer, om 0200 Hr bij de Zara. De overlevenden werden aan boord genomen en DD Jervis zakte de CA met 5 torpedo's.

HMS Griffin en Greyhound bereikten de Pola om 0140 Hr. Aan boord van de Italiaanse kruiser heerste de grootste wanorde. Velen waren bedronken (35). De 2 DD konden alle overlevenden niet aan boord nemen. Mack kwam hen ter hulp, deed de drenkelingen oppikken en liet de CA om 0403 Hr met torpedo's tot zinken brengen.

« They had a wild night », schreef Cunningham (36).

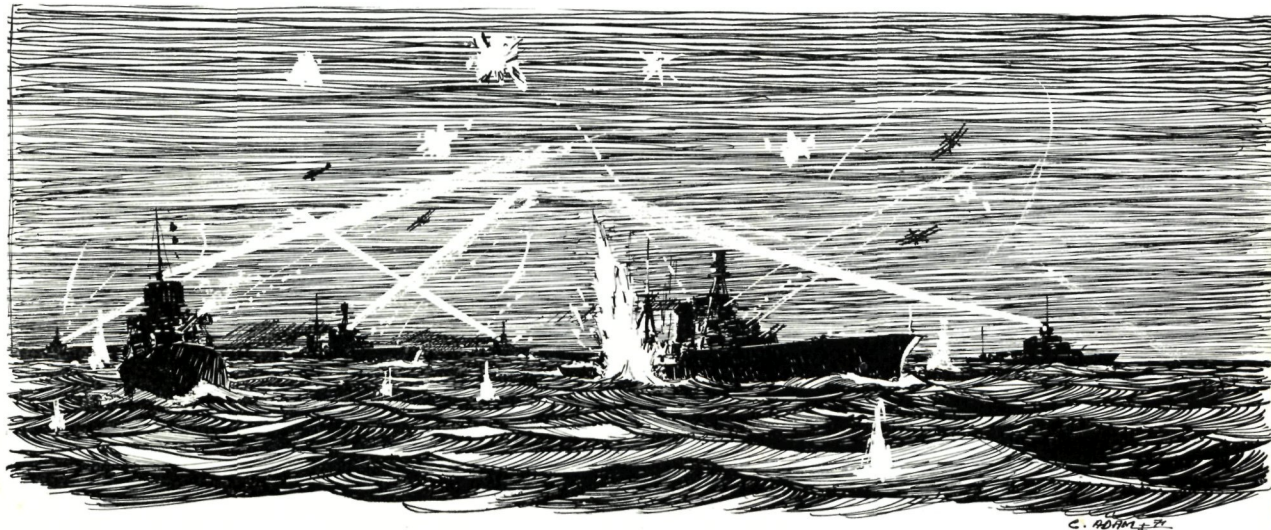
#### **Epiloog.**

Om 0700 Hr op 29 Mar verzamelde Cunningham zijn schepen en keerde naar de plaats van het gevecht terug. Nog meer drenkelingen werden aan boord genomen. Toen vijandelijke vliegtuigen opdaagden, trok hij zich terug maar liet een vliegtuig van HMS Formidable opstijgen om, op voldoende afstand van de vloot, aan Supermarina de positie te geven van de overblijvende schipbreukelingen. In de namiddag kwam een aanval van JU 88 die door de jagers van HMS Formidable werd afgeslagen.

(35) « The version put out at that time by the British propaganda service, and repeated also by Admiral Cunningham, about the « panic and confusion » on board the Pola is entirely without foundation » : Bragadin : p. 95. De getuigenis van Cdr. Scott, 1e Lt van de Jervis, zegt uitdrukkelijk : « The officers' cabins had been looted by the ship's company of the Pola, and empty Chianti bottles lay everywhere. Verification of this came when a number of prisoners showed unmistakable signs of inebriation. » : geciteerd door Pack : p. 134.

(36) Cunningham : p. 333.

**Tweede luchtaanval rond 19.55, op de ZARA, POLA, FIUME en ABRUZZI.**





Op de DD Oriani en Gioberti (beide beschadigd) na was de 1e Div CA en het XIVe Flott DD vernietigd geworden. De Veneto was door een torpedo ernstig beschadigd. Cunningham, van zijn kant, verloor slechts een Swordfish. Geen enkel Brits schip liep enige schade op.

#### **Besluit.**

« De resultaten van de actie kunnen niet met volledige voldoening bekeken worden omdat de beschadigde Vittoria Veneto kon ontsnappen (37) » In zijn commentaar op de gebeurtenissen stelde Cunningham het signaal van 2312 Hr, waarin bevolen werd dat alle strijdkrachten, « not engaged in sinking the enemy », zich naar NO moesten terugtrekken, verantwoordelijk voor het feit dat de Veneto kon ontkomen. Pridham-Wippell zou zo de kansen om de vijand in te halen, verspeeld hebben. Die kansen waren, mijns inziens, reeds erg beperkt door :

- VALF's vaartvermindering om 1945 Hr waardoor hij zijn snelheid tot die van de Veneto terugbracht ;

- Mack's intentie van te N van de Veneto te willen komen en van daaruit aan te vallen. Op die wijze bracht hij zijn koerslijn gevaarlijk dicht bij die van VALF, die dan ook over Sb uitweek om hem ruimte te laten (2202 Hr en later) ;

- de koersverandering van Iachino om 2048 Hr (van 300 naar 323) waardoor hij precies tussen Mack en Pridham-Wippell stuurde.

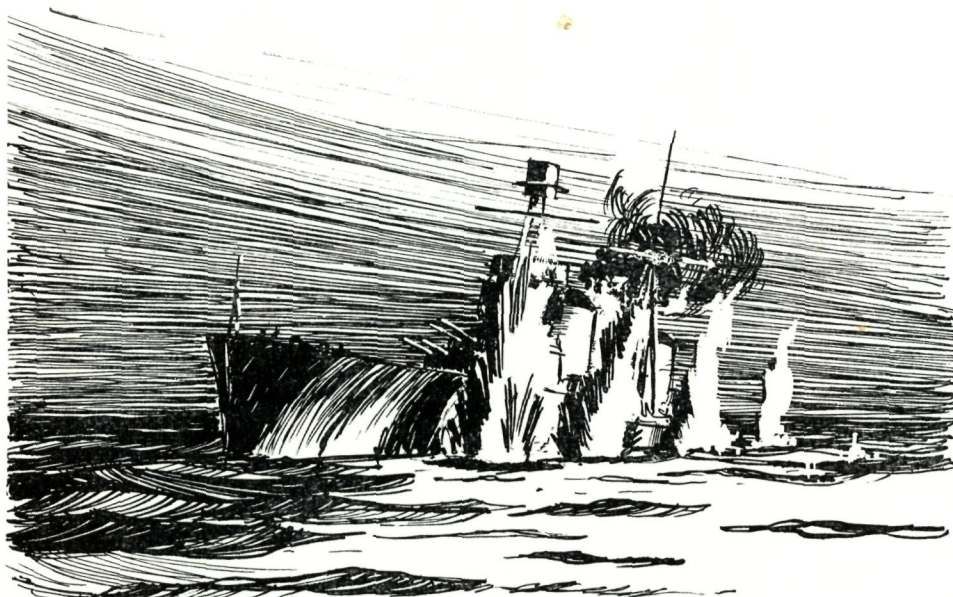
De kans opdat Mack de Veneto zou ingelopen hebben, indien het bericht van Watkins er niet ware geweest (de Pola voor de Veneto gehouden), was eveneens miniem. Om 0134 Hr lag Iachino 85 mijl vóór op de Britse DD en liep toen 19'. Mack's maximale snelheid was 36'. Dit bracht mee dat de Veneto ten vroegste om 0630 Hr in de morgen kon ingehaald zijn, bij daglicht en in de nabijheid van vijandelijke vliegtuigen. Met alle gevolgen vandien !

Het gevecht bij Matapan kan beschouwd worden als de eerste grote zeeslag van de Tweede Wereldoorlog. Alhoewel de deelname van het ingescheept vliegwezen niet die intensiteit bereikte, kenmerkend voor de gevechten tussen Japanners en Amerikanen in de Stille Oceaan, toch nam Matapan een voorname plaats in bij de evolutie van het gebruik van de maritieme middelen, die zou leiden tot de preponderantie van het ingescheept vliegwezen op de andere maritieme wapens (Italië begon dan ook met de ombouw van 2 pakketboten - de Roma en de Augusta - tot CV).

(37) Cunningham in « Supplement to the London Gazette », July 31st 1947.

**De WARSPITE en VALIANT openen het vuur op de ALFIERI, FIUME en ZARA.**





De ZARA onder het vuur van de VALIANT.

Het gevecht toonde het belang aan van :

- de mogelijkheid die het ingescheept vliegwezen bezat om de vijand te vertragen en om een terugtocht te verhinderen,
- het gevaar bij een tekort of bij het ontbreken van luchtdekking voor zeestrijdkrachten, geplaatst tegenover een ingescheept vliegwezen.

De voornaamste oorzaken van de Italiaanse nederlaag lagen in een tactische context :

- slecht gebruik van de inlichtingen die wezen op de aanwezigheid van een Brits eskader in de buurt van Iachino,
- onvoldoende voorbereiding op een nachtgevecht (38). Het gebrek aan radar aan Italiaanse zijde biedt daartoe geen afdoende verklaring (39).

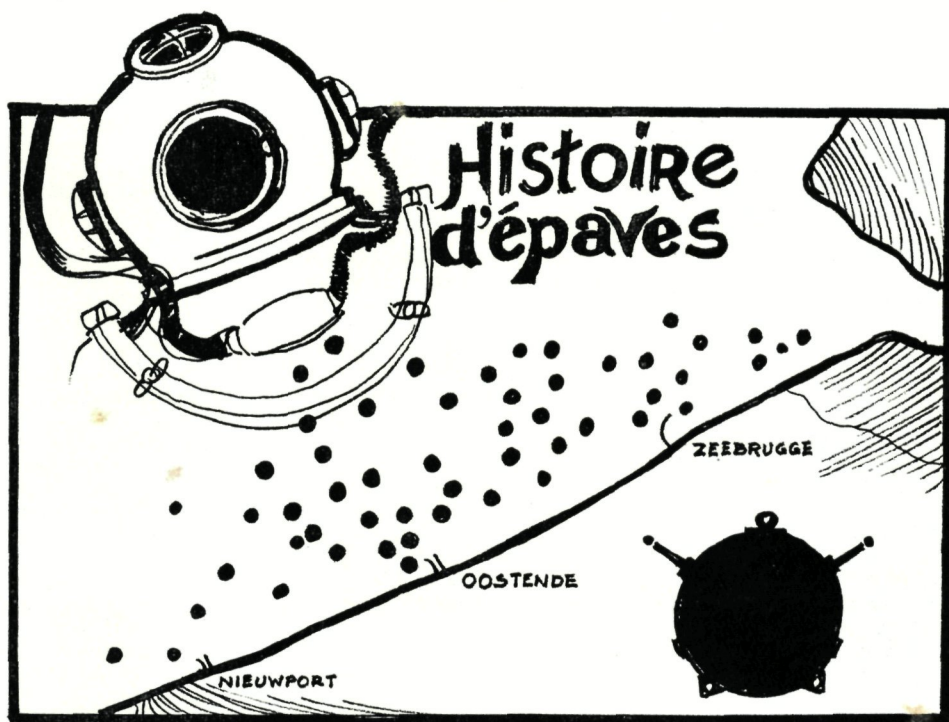
Het gevecht bij Matapan had tot onmiddellijk gevolg dat de druk, uitgeoefend door de sterkere 8"-kruisers op de Britse lichte zeestrijdkrachten (6"-kruisers), afnam. Supermarina besliste op 31 Mar 41 dat de Italiaanse slagschepen geen operaties meer zouden uitvoeren buiten het bereik van jagerdekking. Dit bracht mee dat de oppervlaktevloot niet zou tussenkomen bij de evacuatie van Britse troepen uit Griekenland en later uit Kreta.

L. LANOO

(38) « ... in the art of night fighting in heavy ships they were no further advanced than we had been at Jutland twenty-five years before. » Cunningham : p. 337.

(39) Zie het gevecht bij Savo in « Guadalcanal », Neptunus nr 2, 1970.





**c. adam**

### **L'Enigme**

Vers les années 1959/1960, lors de mes séjours à Zeebrugge, j'étais très intrigué par la présence sur les quais du môle d'imposants amas de ferrailles rougies de corrosion. Des recoins de ces charpentes métalliques déchiquetées s'échappaient des bouquets d'algues filiformes émaillés de bernacles et autres parasites marins.

Tous ces lambeaux de tôles provenaient vraisemblablement d'épaves, mais comment étaient-ils parvenus sur ce quai ?

A cette époque je remarquai, venant mouiller sur coffre en bout de rade de Zeebrugge (quai coupé) une étrange flottille. Elle était composée d'un ponton ressemblant étrangement à une péniche de débarquement type LCT<sup>1</sup> escorté de deux bateaux gris du type chalutier et d'une vedette à moteur. En examinant ces navires de plus près, je constatai que l'immense pont plat du LCT était encore recouvert de particules de vase séchée et de quelques reliquats de ferrailles tordues par des explosifs. Plus de doute, il s'agissait sûrement de l'équipe chargée de nettoyer nos eaux côtières des épaves qui y reposaient depuis le conflit de 39/45.

Un autre indice relevé sur ce LCT me confirma dans ma conviction : il s'agissait de costumes de scaphandriers mis à sécher au soleil, saisis par les manches aux haubans de la bigue du ponton. Plus de doute n'était permis.

Comme le monde marin vit souvent à l'écart des terriens et laisse planer autour de ses activités l'ambiance du secret et du mystère, il ne me fut pas possible, malgré mon plus vif désir, d'approcher ces marins et moins encore de les accompagner en mission. Je dus me contenter d'étudier ce problème au départ de ma carte des Bancs de Flandres datant de 1953. Armé d'un crayon rouge je me mis à y cercler toutes les épaves signalées. De cette rougeole apparente il s'avérait qu'entre Nieuport et Cadzand on pouvait en dénombrer 52, jusqu'à la latitude de 51°50' Nord.

En comparant ce chiffre avec les données du Visserij Almanak de 1955 on constate une différence de 3 épaves supplémentaires, soit un total de 55 - classées en deux catégories : EPAVES BALISEES : 30.

EPAVES NON BALISEES : 25.

Vous trouverez le détail complet de ces épaves sur la liste nominative en fin d'article. Après avoir fait ces simples constatations je dus bien à regret refermer le dossier « épaves » en espérant qu'un jour ou l'autre je trouverais dans la presse spécialisée un reportage sur ces activités.

En fait je vis dans un journal de la côte la photo d'une impressionnante explosion sous-marine soulevant une énorme gerbe d'eau. Le commentaire apprenait au lecteur qu'il s'agissait du dynamitage de « L'EMPIRE BLESSING » - cargo coulé en 1944 devant Heyst avec un plein chargement de munitions. Ce fut tout - rien d'autre ne transparaissait de cette vaste entreprise que devait être celle d'enlever les épaves peuplant nos eaux côtières.

### La solution

Un proverbe dit « Tout vient à point à qui sait attendre. » Une fois encore il allait se vérifier.

Après 10 ans d'expectative, le hasard fit que je fasse la connaissance à Zeebrugge en 1970 de mon voisin de palier, Monsieur D., qui n'était autre que le conducteur et le responsable de toute cette opération d'enlèvement des épaves. Mr D était depuis plus de 20 ans déjà chef de chantier de dragage aux Entreprises AVH d'Anvers et avait fait d'importants travaux de dragage tant en Europe qu'en Amérique du Sud et qu'en Afrique du Nord. C'est à lui qu'en 1957, rappelé du Brésil, il fut confié la mission de l'enlèvement des épaves de notre côte.

Durant de nombreuses heures de conversation avec lui je pus enfin savoir le quand, le pourquoi et le comment technique de toute cette opération. C'est de tout ces enseignements que j'ai le plaisir de vous informer.

Ces épaves constituaient depuis 1945 un problème de première importance posé aux Autorités Belges responsables de la sécurité de navigation sur les voies ouvrant le trafic tant à nos ports côtiers qu'aux bouches de l'Ecaut et aux ports de Gand et d'Anvers.

De 1945 à 1959 bien des solutions furent proposées pour éliminer toutes ces épaves gênantes - plusieurs firmes se lancèrent l'une après l'autre dans cette énorme entreprise - Ce ne fut hélas qu'une succession de déboires.

Seule en 1949, la Force Navale Belge réalisa du bon travail en faisant disparaître sous le fond les épaves du FOSCOLO et de l'ELEPHTERIA. Dans le N° de NEPTUNUS 1971 page 16 vous trouverez l'article du Commandant W. Lemaire vous donnant tout le détail souhaitable sur cette opération.

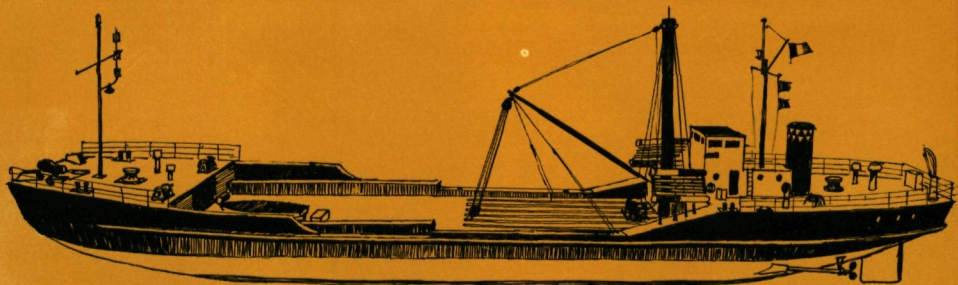
En fin 1958 la firme AVH s'engage par soumission à l'Etat Belge, via les Services responsables d'Ostende, à l'enlèvement de cinq épaves - Délai d'un an à dater du début des travaux. Il s'agit des épaves suivantes :

« EMPIRE BLESSING » - « LOOKOUT » - « RIO BRAVO » - « PUTTEN » et de la « X 34 ». Les épaves dont on ne connaissait pas le nom étaient baptisées de la lettre X suivie de la côte de profondeur de l'endroit soit ici 3,40 M sous niveau de marée basse. (Ces côtes étant mentionnées sur la carte des Bancs de Flandres).

Que désirait l'Etat en définitive ? La restitution du fond marin à son niveau original. C'est à dire qu'à la réception définitive, le sol marin à l'endroit de l'épave était contrôlé par sondage ; il devait correspondre à la côte imposée sans qu'aucune particule quelconque ne vienne à en dépasser.

Quant à la façon d'obtenir ce résultat, rien de bien précis n'était stipulé sur le procédé à utiliser - Libre choix était laissé à l'entrepreneur.





" ANNIBAL..

C. Adam

La Force Navale Belge ayant procédé à l'explosif avec succès fit en définitive choisir cette solution.

Avant de se lancer dans ce vaste chantier, il s'imposait de se procurer une petite flottille réunissant toutes les qualités requises pour une telle opération. Voici dans l'ordre d'importance les unités ayant constitué l'escadre :

1. Le navire amiral doté du nom du célèbre Général Carthaginois « ANNIBAL » était un ancien LCT (Landing craft tanks) de la U.S. Navy. Il avait été acheté vers les années 46 par une firme ostendaise en vue également de la récupération sur épaves, mais depuis lors il s'étiolait lentement dans les arrières-bassins du Port d'Ostende. Comme le dit son appellation LCT, il s'agissait d'une péniche de débarquement destinée au transport de tanks - Il disposait à cet effet d'une proue constituée d'une solide rampe de débarquement (style Pont levis). Cette rampe fut directement bloquée par soudeuse, constituant une bonne défense contre les assauts de la mer. Toute la coque construite d'origine en tôle de 8 m/m d'épaisseur fut doublée sur toutes ses faces d'une seconde tôle de 6 m/m.

L'immense pont plat du LCT constituait une magnifique surface de travail et l'on pouvait également y charger des tonnes de débris d'épaves grâce à son mât de charge d'une puissance de levage de 30 Tonnes. Les superstructures arrières constituées d'une large timonerie couverte et d'accommodations pour loger des équipages ne furent pas transformées.

Cet engin calant à peine 1 mètre disposait de 2 hélices mues chacune par un moteur diesel de 450 HP pouvant lui assurer une vitesse de 9 nœuds. Son poids était de 600 Tonnes. (Voir illustration n° 1).

2. Deux navires auxiliaires : « L'AJAX » et « L'ULYSSE ».  
« L'AJAX » - était un ancien chalutier Anglais aménagé en fonction de l'utilisation de scaphandriers et d'assurer diverses missions d'assistance.  
« L'ULYSSE » - Un ancien de la Force Navale - ex MFV 193 de Royal Navy - bateau de soutien logistique au « BOOTSMAN JONSEN » utilisé pour la destruction des 2 épaves précitées - fut racheté aux mêmes fins avec l'avantage de déjà posséder tout le matériel nécessaire.

Enfin le « CORY » - Vedette à moteur d'une treizaine de mètres de long servant avec beaucoup de souplesse à mille et une missions secondaires.

Cette flottille de 4 unités fut prête dans un délai assez bref et l'on put commencer les travaux au mois d'AVRIL 1959. (Illustration n° 2).

Il s'agissait en priorité de connaître avec une extrême précision : a) l'emplacement précis de l'épave - b) son assiette - c) son niveau d'enlèvement par rapport au fond marin avoisinant - d) son orientation par rapport aux courants de marée - e) la force et la vitesse des courants à ces endroits précis et selon les différentes phases de flux ou de reflux et enfin définir les heures précises de changement de marée en ce point.

En second lieu, rassembler un maximum de renseignements sur le navire coulé : a) son type - b) obtenir les plans du navire - c) la nature de sa cargaison et sa répartition dans les différentes cales et enfin les avaries ayant entraîné sa perte (collision - mine - torpilles ou autre cause). Tous ces éléments ont pu s'obtenir soit auprès de LLOYD'S de Londres ou auprès de l'Amirauté Britannique.

En ce qui concerne le premier point des connaissances de l'épave et de son environnement on l'obtenait par un sondage de précision - c'est-à-dire au plomb de sonde. A cet effet on mouillait quatre bouées aux 4 coins de l'épave et en chaloupe, on sondait méthodiquement mètre par mètre en longueur et en largeur, les points hauts formant le dessin précis de l'épave.

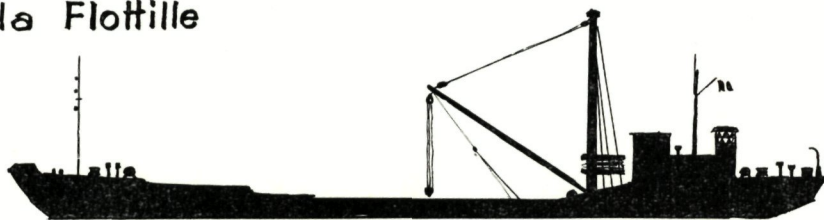
A ce moment on mouillait dans le sens des courants quatre gros coffres d'amarrage reliés chacun par des chaînes à son lest constitué d'un bloc de béton de 16 Tonnes. Ces quatre points établis, et formant les arrêtes d'un rectangle symbolique, « l'ANNIBAL » venait mouiller juste au dessus de l'épave et s'embossant sur ces quatre coffres grâce à quatre aussières d'acier étalonnées, il pouvait se déplacer avec une précision extrême de façon à déposer au mètre près un scaphandrier à l'endroit de l'épave désiré. Ce rectangle en général avait 200 M de long sur 50 M de large, encadrant parfaitement l'épave. Les scaphandriers commençaient à explorer l'épave - tout d'abord la superstructure - la position exacte des mâts de charge et ensuite l'analyse de la coque et la localisation de ses éventuelles déchirures.

Il faut souligner le fait que ces scaphandriers devaient accomplir leur mission sans aucune visibilité, le tout se faisant au toucher et avec beaucoup de prudence. Jamais ils ne descendaient seuls, mais toujours à deux afin de pouvoir se porter secours en cas de danger se présentant à l'un ou à l'autre. Une discipline de fer était exigée des scaphandriers - et leur travail était dirigé constamment du pont de « l'ANNIBAL » auquel ils étaient individuellement reliés par phonie et retransmis par haut-parleur sur ce même pont.

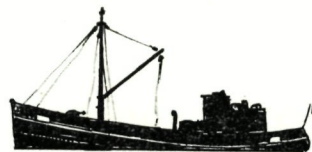
Chaque scaphandrier avait un matelot exclusivement consacré à son service pour l'habillement, le déshabillage - l'entretien méticuleux de tout l'équipement. La moindre négligence en la matière étant sanctionnée d'une mise à pied immédiate.

Cette discipline devait conduire cette équipe à ce que l'on peut appeler un succès si l'on considère qu'elle a travaillé près de 4 années consécutives à faire exploser 21 épaves sans le moindre accident corporel, malgré la manipulation au milieu de tôles déchiquetées de près de 300 Tonnes d'explosif à haute efficacité.

## la Flottille



" ANNIBAL "



" ULYSSE "



" CORY "



" AJAX "



A ce stade des reconnaissances, l'épave est maintenant devenue familière et pour l'œil averti du chef de bord il n'y a plus de mystère ; elle lui apparaît comme si elle était en pleine lumière. Il sait maintenant d'instinct où se situe chaque particularité du cargo et le relief du fond marin l'environnant.

Il faut savoir qu'à l'époque de ces travaux, les épaves étaient sur le fond depuis 15 à 20 ans minimum ; que durant ce laps de temps elles s'étaient enfoncées de plusieurs mètres dans le fond marin. Comme vous le montre l'illustration n° 3, il s'agit uniquement de l'effet des courants de marée.

Supposons un cargo touché par une mine. Par la brèche ouverte dans sa coque, l'eau de mer s'engouffre et enfonce progressivement le navire vers le fond, tandis que le courant entraîne cette masse par le travers. C'est généralement dans cette position que le cargo atteint le fond, créant ainsi sur l'estran un obstacle aux courants. L'eau rencontrant celui-ci sous l'impulsion des courants cherche une fuite le long de cette coque et trouve issue à l'étrave et à la poupe créant ainsi par réaction, une faille tout au long du navire. Cette cuvette naturelle était, faut-il le dire, providentielle pour le travail à accomplir. Chaque jour d'avantage et le cargo coulé s'y enfonce au même rythme. Après près de 20 années de ce régime le niveau du pont principal correspondait avec celui du fond marin des environs.

Cette cuvette naturelle était faut-il le dire providentielle pour le travail à accomplir. En faisant directement exploser l'épave on la déchiquetait progressivement en mille et un fragments qui projetés latéralement allaient combler la cuvette. Après avoir démantelé toute l'épave, il suffisait de ratisser le fond au niveau exigé pour la réception définitive et remonter en surface tous les lambeaux de tôle ou de charpente en saillie.

C'était là aussi une dangereuse mission pour les scaphandriers chargés d'arrimer à ces débris acérés les élingues de la bique de 30 T de « l'ANNIBAL » - qui remonterait sur le pont ces fragments de tôles déchiquetées pesant parfois plusieurs tonnes.

La procédure utilisée pour dynamiter une épave se divisait en deux stades :

Le premier, consistait grâce à des charges moyennes d'explosif appliquées sur les bordés à fractionner la coque et à y creuser des brèches donnant accès à l'intérieur des cales du cargo.

Le second, par ces ouvertures aux lèvres d'acier iacéré, les scaphandriers s'introduisaient dans les cales pour y placer des charges plus puissantes d'explosif qui pulvérisaient d'un seul coup d'importants tronçons des cales et de la cargaison (en général du matériel de guerre, blindés, véhicules divers, artillerie ou autres frêts du genre).

La répétition de cette opération éliminait bientôt l'épave tranche par tranche.

L'explosif utilisé pour toute l'opération était du « TRYALEN ». Son aspect était celui de petites barres de ciment. Il était emballé dans des caisses de 16 ou de 32 Kg au centre desquelles une logette contenant du plastic était accessible par un petit panneau amovible pour pouvoir y introduire le cordeau détonnant.

Le scaphandrier chargé de préparer l'explosion recevait de la surface les caises et les disposait à l'endroit voulu. Une fois en place et raccordées l'une à l'autre par un cordeau détonant, il refaisait surface avec l'extrémité de ce cordeau que l'on raccordait à une bouée de connexion. Tous les bâtiments s'éloignaient tandis que deux matelots en chaloupe connectaient l'extrémité du câble électrique à la bouée de connexion et en déroulant la bobine s'éloignaient d'environ 100 à 200 M selon la puissance de la charge. De là ils actionnaient la mise à feu transportant le courant au détonateur fixé dans la dernière caisse d'explosif et automatiquement la déflagration se faisait sentir, projetant une énorme gerbe d'eau.

Après cela « l'ANNIBAL » et autres revenaient s'embosser au-dessus de l'épave et l'on replongeait pour constater les résultats du dynamitage.

En fait on travaillait sur plusieurs épaves en même temps « l'ANNIBAL » et le « CORY » d'une part, « l'AJAX » et « l'ULYSSE » d'autre part ; ces derniers préparant le gros de la démolition de l'épave et les premiers assurant la finition de celle-ci et tous les sondages de contrôle avant la réception définitive par le « PASTOR PYPE ».

C'est ainsi que l'enlèvement des épaves se fit par chantiers de 4 ou 5 épaves traitées simultanément. Je crois que le timing de ces enlèvements (ci-après) tient de la performance.

# Timing de destruction des épaves

N°	NOM DE L'ÉPAVE	DATE DEBUT	DATE FIN
1	« EMPIRE BLESSING »	06.59	02.60
2	« LOOKOUT »	09.59	02.60
3	X 34	05.59	07.59
4	« RIO BRAVO »	02.60	05.60
5	« PUTTEN »	04.60	06.60
6	« EMPIRE FAITH »	06.60	09.60
7	« EMERAUDE »	09.60	12.60
8	« GOLDSHELL »	06.60	05.61
9	« WASHABA »	04.61	03.62
10	« ARDMOUNT » (x 76)	05.61	09.61
11	« WANDELAAR » (ZEPHIR)	07.61	08.61
12	HMS « NORTH STAR » (x 72)	09.61	04.62
13	« AURETTA »	07.62	10.62
14	« SAMPA »	04.62	09.62
15	« FR ASBURY »	03.63	11.63
16	« COCKTEEL HALL »	10.62	03.63
17	« HABRON WYKE »	03.63	04.63
18	X 110	04.63	05.63
19	« SAMVURN »	05.63	11.63
20	X 49	03.63	03.63
21	X 65	03.62	05.62

Il résulte de ce tableau que ces 21 épaves ont été disloquées sur une durée de 4 ans et demi, du mois de Juin 59 à Novembre 1963. Soit 55 mois durant lesquels la flottille dut rester au port au moins 2/3 de cette durée.

En effet, il faut savoir que la réussite et l'avancement d'une telle entreprise reposait presque entièrement sur le prestation du team des scaphandriers.

Attendu que Monsieur D exigeait que tout scaphandrier travaille avec 100 % de sécurité, il fallait tenir compte des éléments naturels - Etat de la mer en surface (forte houle rendant les plongées trop dangereuses). La force du vent mais surtout et bien plus encore la force des courants de flux ou de jusant était déterminante. Sur un cycle de marée de plus ou moins 12 heures la plongée était tolérable durant 3 ou 4 heures maximum (soit 1 h 1/2 en fin de marée montante - 1/2 heure d'étalement et 1 h 1/2 de début de marée descendante) ceci étant théorique et variant selon les endroits.

Ceci diminue encore le temps réel de travail valable d'un nouveau tiers. Disons que le 21 épaves furent finalement traitées sur une moyenne de 20 mois environ.

## QUELQUES ANECDOTES

### La surprise des courants

Les instructions nautiques relatives à nos eaux côtières nous enseignent de façon générale la vitesse, la direction et la force des courants de marée selon les différentes étapes de progression de celles-ci. Jusant - flot - étalement.

Il en résulte pour notre côte des courants traversiers, allant d'Ouest en Est pour la marée montante (vitesse pouvant atteindre 3 nœuds), se stabilisant à l'étalement et dès la renverse prenant le sens inverse d'Est ou Ouest (à la même vitesse).

Ce phénomène des courants traversiers est d'ailleurs bien connu de tous ceux qui veulent rentrer ou sortir de nos ports côtiers.

Comme en tout, il y a la théorie et à côté, la pratique - Dans le cas du travail des scaphandriers, cette dernière prenait une importance primordiale. Il fallait avant d'entreprendre une épave étalonner d'heure en heure la force et la vitesse des courants à cet endroit précis. Ces observations comparées aux instructions théoriques peuvent faire réviser nos conceptions en la matière, car il existe en certains endroits des phénomènes inattendus. J'en ai retenu les plus flagrants que je vais vous décrire.

ÉPAVE « X 49 » 51°14'44" Nord - 2°54'05" Ouest

En clair à 1200 M au Nord Ouest

du Musoir Ouest de l'Estacade d'Ostende



Cette zone bien renommée par la force de ses traversiers, a cependant surpris au moment des sondages par le calme des courants ce qui fut confirmé par les premières plongées. En effet le courant y était pour ainsi dire nul tant durant le flot que le jusant ou l'étales. Les scaphandriers purent descendre à n'importe quel moment sans être gênés par aucun courant. C'est ainsi que la destruction de cette épave (unité de plus minus 500 T) fut entreprise le 10-3-63 et terminée le 18.3.63, les plongées ayant pu s'effectuer par bon temps et de façon permanente. Ce fut le cas unique - mais il reste néanmoins inexplicable sur le plan des courants !!!

EPAVE de « l'EMERAUDE » de la John Cockerill Line (Ostende)

Ce cargo Belge de 600 TdW a coulé à la suite de l'abordage de l'épave de « l'EMPIRE PATH of FATH » communément appelée « EMPIRE FAITH » et ce vers la fin 1944 époque à laquelle aucun balisage n'existait, bien entendu.

Après guerre on balisa « l'EMPIRE FAITH » et le Visserij Almanak nous renseigne l'épave de « l'EMERAUDE » comme non balisée - En fait son emplacement était considéré comme tout proche de « l'EMPIRE FAITH » dans le Nord Est de celle-ci.

Lors des recherches en repérage de « l'EMERAUDE », on ne trouve rien à l'endroit présumé mais on constata dans ces eaux des courants d'une extrême violence avec tendance tourbillonnaire lors de l'étales.

Vu ces circonstances, on en déduisit que « l'EMERAUDE » en coulant avait du être entraîné par ces courants assez loin du point d'abordage. On savait par un pilote, rescapé du naufrage, que « l'EMERAUDE » avait coulé en quatre minutes, ce qui n'aurait pas dû l'entraîner logiquement loin du point d'abordage.

Un indice de localisation fut cependant ramené par un scaphandrier travaillant sur l'épave de « l'EMPIRE FAITH » - Il avait découvert traversant le pont arrière de celui-ci une chaîne d'ancre s'éloignant vers l'Est, ce qui donna une direction aux recherches et amena à la découverte de l'épave de « l'EMERAUDE » à environ 1 mille à l'E.N.E. de « l'EMPIRE FAITH ».

Dès la localisation, on demande au Service de Balisage d'Ostende de placer une bouée WRAK pour signaler cette épave. Ce qui fut fait d'office.

Le lendemain, l'« ULYSSE » se rendant sur place, quelle ne fut pas sa surprise de ne plus y voir la bouée WRAK placée la veille. A-t-elle été emportée par le courant ? jamais on ne la revit et l'on dut en remouiller une seconde qui trouva moyen de dériver à son tour.

En connaissance de cause « l'ANNIBAL » pour y travailler comme sur « l'EMPIRE FAITH » dut disposer de six coffres - 3 de chaque bord et espacés de 150 M en longueur et 50 M en largeur. Malgré cette disposition, les travaux furent très lents - les accalmies de courant étant très brèves - il fallut trois mois pour parvenir à sa démolition alors que le





temps prévu était d'un mois maximum, le plus gênant des phénomènes étant les tourbillons se formant à la renverse de marée.

C'est ainsi que par un beau matin de légère brume, mer calme, l'équipage de « l'ANNIBAL » vit arriver full speed une frégate de la ROYAL NAVY qui s'apercevant en dernière minute de l'obstacle présenté par ce chantier de « l'EMPIRE FAITH » réduisit sa vitesse de façon à virer de bord. Au moment d'effectuer la manœuvre, la frégate entraînée par ces courants extrêmement violents dut remettre ses machines en avant toute et la barre à gauche toute, parvint à éviter de justesse « l'HANNIBAL » en passant avec sa proue à environ une dizaine de mètres de lui.

#### **Les surprises cartographiques**

LE « ZEPHIR » 51°22'00" N. - 2°58'00" E.

La carte des Bancs de Flandres signale bien à la position ci-dessus indiquée l'épave du « ZEPHIR ».

Avant tout travail, on procède comme à l'habitude, à une demande de renseignements auprès des LLOYD'S de Londres. Voici à peu près la réponse du célèbre Organisme d'Assurances Maritimes :

« ZEPHIR » Cargo de xTdW avec les caractéristiques habituelles dimensions - machines - puissance etc... nom de l'Armateur Anglais, je crois, mais : DEMOLI en ANGLETERRE par le Chantier... en 1947.

De toute évidence il ne pouvait en aucun cas s'agir du dit « ZEPHIR ». On se trouvait devant une épave inconnue (cas très fréquent d'ailleurs).

La localisation étant cependant bien exacte, les sondages de repérage de l'épave firent apparaître qu'il s'agissait d'un petit navire genre caboteur de 500 à 600 TdW maximum. Les scaphandriers descendirent en exploration - et bientôt par le haut-parleur du pont ils signalaient leurs découvertes : coque métallique - pont en bois - large lisse de garde-corps en bois. Ces éléments firent croire tout d'abord à un gros yacht. Poursuivant leurs recherches, ils sentirent un orifice au centre de l'étrave ; de cet orifice partait une chaîne d'ancre. De ceci une autre déduction fit place à l'idée d'un yacht - il était plus logique de penser bateau-phare. Désireux d'être fixé de suite on demande aux scaphandriers de se diriger vers le centre du navire et de faire part de leurs remarques - bientôt arrivent du fond les voix des chercheurs annonçant la présence d'une haute tour cylindrique, surmontée d'une passerelle ronde et d'une lanterne de phare.

La position de l'épave à l'Ouest des bancs du Wandelaar enlevait tous les doutes. Il ne pouvait s'agir que de notre brave « WANDELAAR » coulé par faits de guerre en 1940 (Juin).

Il n'a pas dû couler tout de suite car son épave se situait à environ 5 milles de son emplacement normal (Station de pilotage). Il aurait lentement dérivé vers l'Est avant de se poser sur le fond.

Ainsi le « WANDELAAR » baptisé « ZEPHIR » sur les cartes refit connaissance avec les explosifs et s'en alla en poussières métalliques se confondre avec les sables des bancs du Wandelaar.

#### **Une découverte du « PASTOR PYPE »**

Vers les mois de Mars 1962 - on est occupé à la démolition de l'épave « X » 72 à environ 10 milles dans le Nord-Ouest de Zeebrugge. Cette épave sans nom s'avère être celle du HMS « NORTH STAR » de la Royal Navy - ayant coulé le 23.04.1918 lors de la fameuse bataille de Zeebrugge (St. George's day) - Pendant ce temps, le « PASTOR PYPE » (bateau du Service Hydrographique de l'Etat) procède à la réception définitive de la fameuse épave dite « ZEPHIR » en réalité « WANDELAAR » - En effet comme le précise le Cahier des charges - Une fois une épave éliminée on procède à une réception provisoire pour constater que le fond est parfaitement plat au niveau demandé et qu'aucun obstacle n'en surgit. - Après un délai de six mois, on procède à la même opération qui est considérée comme définitive.

Notre brave « PASTOR PYPE » découvre dans les environs immédiats du Wandelaar un obstacle - L'Echo-sondeur donnant une pointe de relief tout-à-fait imprévue. Sans doute s'agit-il d'un fragment de l'épave du « WANDELAAR » que l'on a oublié d'enlever ou qui en s'enfonçant sous l'action des courants aurait basculé et aurait relevé une ferraille plus légère ?

Immédiatement, on prévient Mr D. de cette anomalie. Très intrigué par cette nouvelle il décide de se rendre sur place pour examen. En son for intérieur il est certain après



ses multiples sondages personnels effectués avant toute demande de réception officielle, que rien ne peut se trouver dans le secteur de l'ex-épave du « WANDELAAR ».

Dès le lendemain il se rend à l'endroit indiqué et procède avec l'Echo-sondeur du « CORRY » - Rien de ce qui a été signalé n'apparaît. Il recherche par curiosité en décrivant des cercles concentriques allant en s'élargissant de plus en plus de la tombe du « WANDELAAR » et finit par avoir un contact graphique à environ 500 mètres de là. Il fait mouiller une petite bouée de repérage fortement lestée. Et dès le lendemain fait descendre un scaphandrier à l'endroit précis de l'obstacle. Le plongeur ne tarde pas à faire savoir qu'il se trouve devant un genre de mât métallique constitué de petites cornières entrecroisées. Prolongeant son exploration, il sent un coffre et un long tube le prolongeant. Une chaîne également fut découverte. Pas de doute il s'agissait d'une bouée.

On fit venir « l'HANNIBAL » sur place qui releva le tout avec sa bigue de 20 T. On vit ainsi sortir des ondes non pas la jolie sirène espérée mais la bouée A1, le réservoir flotteur de la bouée ayant été transpercé par des balles de 20 mm - Sans doute un avion a-t-il mitraillé ce repère en 1940 au moment de l'invasion.

Ces quelques anecdotes vous auront confirmé qu'en mer comme dans tous les autres domaines de la vie, les réactions de Saint Thomas sont toujours d'actualité.

Avant de conclure, je crois intéressant de vous signaler que dans ces 21 épaves enlevées il y en avait une particulièrement dangereuse à côtoyer et le hasard voulut qu'elle fut la seconde sur la liste des candidates à la destruction.

#### « L'EMPIRE BLESSING »

Tout un programme : environ 3.800 Tonnes de munitions enfermées dans les cales de cet Empire Ship !!!

La répartition de ces munitions était la suivante : Dans les cales avant du bateau - exclusivement des sacs contenant ces fameux « macaronis noirs » baguettes de mélinite servant de gorgousse à l'Artillerie de gros calibre.

Dans les cales arrières - des obus de tous calibres, grenades, mines de tous genres - De quoi faire rêver tous les maquisards du monde.

Il fut décidé de procéder en deux tranches ; la première, la partie avant du navire et la seconde, l'arrière. Ce qui promettait deux explosions spectaculaires pour les habitants de Heyst au Zoute.

Lors du dynamitage de l'avant, on vit jaillir au moment de l'explosion une immense colonne d'eau noirâtre tandis qu'une couronne de fumée âcre et noire d'environ 70 cm de haut s'éleva comme une onde et se propagea en un cercle de plusieurs centaines de mètres de diamètre avant de disparaître progressivement dans l'eau de mer tel une goutte d'encre sur un buvard. Ce phénomène était dû à l'effet fusant de la Mélinite.

Quant à la partie arrière, de loin plus susceptible, on assista à une déflagration bien plus violente projetant vers l'azur une gerbe d'eau blanche de plus de 75 mètres de haut et propulsant dans l'espace d'énormes débris de coque à une distance de 400 mètres et plus de l'épave.

Au lendemain de cette explosion un cargo italien passant au large du chantier balisé de « l'EMPIRE BLESSING » signala avoir raclé un obstacle de sa coque.

De suite, on procéda au ratissage du fond marin sur un cercle de 1.000 mètres de diamètre autour de l'épave. « l'ULYSSE » et « l'AJAX » reliés par une chaîne d'ancre trainant sur le fond, repérèrent tous les fragments ainsi éparpillés et « l'ANNIBAL » les remonta un à un sur son pont et les ramena au Môle de Zeebrugge. Ce travail prit énormément de temps et amena un retard de 3 mois au planning préétabli.

Avant de mettre fin à cet article qui constitue un historique sur la destruction des épaves les plus gênantes de nos côtes, il me reste un autre but à atteindre pour compléter ce dossier, c'est celui de savoir pour chaque épave les circonstances et la date de sa perte, le nom du navire et tous les renseignements y relatifs. Si un aimable lecteur peut m'aider à reconstituer cela, j'en serais très heureux.

Qu'il me soit enfin permis de remercier Monsieur D. qui a bien voulu me confier toutes ces informations et anecdotes et à travers lui de rendre hommage à ces scaphandriers privés ou militaires qui œuvrent à notre sécurité au milieu des humides ténèbres de notre Mer du Nord et pour qui plus que pour tout autre, la vie ne tient souvent qu'à un fil.

Carlo P. ADAM.

# LISTE DES EPAVES DES BANCs DE FLANDRES

N°	Nom de l'Epave ou Profondeur	Coulée le	Balisée		Enlevée le	Par
			OUI	NON		
1	(Zephir) « WANDELAAR »	05.1940	x		08.1961	ACK. & VH.
2	« FR ASHBURY »	03-12-1944	x		11.1963	ACK. & VH.
3	« SAMVURN »	18-01-1945	x		04.1963	ACK. & VH.
4	« ELEPHTERIA »	22-03-1945	x		1949	F. Navale
5	« SAMSELBU »	19-03-1945	x		—	
6	« EPAVE X 53 »	?	x		—	
7	« EPAVE X 57 »	?	x		—	
8	« EMPIRE BLESSING »	19-03-1945	x		02.1960	ACK. & VH.
9	« LOOKOUT »	12-12-1944	x		02.1960	ACK. & VH.
10	« STEEL TRAVELLER »	18-12-1944	x		—	
11	« EPAVE X 67 »	?	x		—	
12	« L.S.T. 420 »	?	x		—	
13	« AURETTA »	20-02-1945	x		10.1962	ACK. & VH.
14	« HABRON WYKE »	?	x		04.1963	ACK. & VH.
15	« EMPIRE PATH OF FAITH »	24-12-1940	x		09.1960	ACK. & VH.
16	« PUTTEN »	?	x		06.1960	ACK. & VH.
17	« SAMPA »	27-02-1945	x		09.1962	ACK. & VH.
18	« GOLDSHELL »	16-04-1945	x		05.1961	ACK. & VH.
19	« EPAVE X 41 »	?	x		—	
20	« FLORENTINO »	25-05-1940	x		—	
21	« WASHABA »	?	x		03.1962	ACK. & VH.
22	« EPAVE X 24 »	?	x		—	
23	« GORM »	13-05-1940	x		—	
24	« FORT MAISONNEUVE »	03-12-1944	x		—	
25	« EPAVE X 43 »	?	x		—	
26	« HUYGHENS »	02-08-1945	x		—	
27	« MEERKERK »	16-06-1946	x		—	
28	« EPAVE X 95 »	?	x		—	
29	« EMERAUDE »	02-07-1945	x		12.1960	ACK. & VH.
30	« HARBURG »	?	x		—	
31	« IBERIA »	?	x		—	
32	« LAMVURA »	?	x		—	
33	(Ardmount) « X 110 »	?	x		05.1963	ACK. & VH.
34	« EPAVE X 49 »	?	x		03.1963	ACK. & VH.
35	« EPAVE X 32 »	?	x		—	
36	« FOSCOLO »	15-05-1940	x		1949	F. Navale
37	« EPAVE X 31 »	?	x		—	
38	« RIO BRAVO »	02-11-1944	x		05.1960	ACK. & VH.
39	« EPAVE X 34 »	?	x		07.1959	ACK. & VH.
40	« CHALUTIER O 137 »	?	x		—	
41	« EPAVE X 35 »	?	x		—	
42	(X 76) « ARDMOUNT »	?	x		09.1961	ACK. & VH.
43	« SANSIP »	07-12-1944	x		—	
44	« EPAVE X 67 »	?	x		—	
45	« NIPPON »	13/14-09-1938	x		—	
46	« Epave X 72 » « NORTH STAR »	04.1918	x		04.1962	ACK. & VH.
47	« EPAVE X 27 »	?	x		—	
48	« EPAVE X 47 »	?	x		—	
49	« EPAVE X 42 »	?	x		—	
50	« EPAVE X 72 »	?	x		—	
51	« EPAVE X 65 »	?	x		05.1962	ACK. & VH.
52	« EPAVE X 52 »	?	x		—	
53	L.C.T. 7015	?	x		—	
54	« COCKTEEL HALL »	?	x		03.1963	ACK. & VH.
55	« EPAVE X 51 »	?	x		—	



# de belgische koopvaardij het verleden en het heden

p. vandensteen

## DE TWEEDE WERELDOORLOG 1940-1945

Wanneer, op 10 mei 1940, ons land in de tweede wereldoorlog werd meegesleept, beschikken we dus over een handelsvloot van 100 schepen met 422.429 BRT.

Enkele harde nuchtere statistieken zullen, beter dan holle woorden, de tragiek illustreren van de meest sombere bladzijden uit onze maritieme geschiedenis. Van 10 mei 1940 tot 8 mei 1945 gingen 64 schepen verloren met een totale tonnenmaat van 313.592 BRT. Ongeveer 3.300 zeelieden hebben gedurende deze periode onder onze nationale vlag gevaren: plus minus 800 onder hen zijn gedood of verdwenen, weze ongeveer 24 %.

In onze moderne cynische tijd zijn we bijna beschroomd geworden het woord « heldhaftig » te gebruiken... en nochtans: hier hoort het op zijn plaats. Spijts alles wat men er over gezegd en geschreven heeft: het waren geen militairen en ze waren niet opgeëist. De meesten hadden ruimschoots gelegenheid om te deserteren - zonder de klassieke dreiging van de « dood met de kogel » - in de neutrale havens... maar ze deden het niet. Bewust van het gevaar scheepten ze in om de levensader in stand te houden van de bevoorrading in voedsel, wapens, munitie en petroleum. De koopvaardij schepen van alle oorlogvoerende landen zijn steeds de fel gezochte prooi geweest van vijandelijke duikboten, vliegtuigen en oorlogsschepen, zonder nog van het verraderlijke mijnengevaar te gewagen. De zogenaamde « Slag van de Atlantische Oceaan » was een onophoudende strijd die o.m. voor de Belgische koopvaardij 60 maanden heeft geduurd. Op gebied van nationale erkentelijkheid kan men de zeelieden van onze koopvaardij in alle objectiviteit dezelfde morele verdiensten toeschrijven als aan de meest verdienstelijke categorie van de « oorlogsvrijwilligers ».

Na dit kliek spontaan « menselijk » intermezzo herneem ik de draad van de « gevoelloze » geschiedenis van onze handelsvloot. Wat de oorlogsperiodes betreft is er geen betere gids dan mijn vriend P.E. Scarceriaux, die niet alleen de lotgevallen van ieder schip tot op de draad heeft uitgepluisd (gepubliceerd in tientallen nummers van « Sur l'Eau »), maar bovendien een synthese heeft gegeven in het tijdschrift « Marine » (juli en oktober 1969) en een buitengewoon goed geïllustreerde synthese in het tijdschrift Neptunus nr. 6 - jg. 1969. Ook Henry De Vos, oud Directeur-Generaal van het Bestuur van het Zee- wezen, heeft in zijn merkwaardig boek « De Belgen en de Zee » o.m. een eigentijds getuigenis geschetst over deze beroerde tijden.

Op 17 mei 1940 werden alle Belgische koopvaardij schepen opgeëist. De overgrote meerderheid van onze vloot kon aldus ter beschikking gesteld worden van de geallieerden.

Elf schepen, samen rond de 43.000 ton metende - waaronder spijtig genoeg onze gloed-nieuwe prachtige pakketboot « Baudouinville » - werden door de gebeurtenissen verrast, voornamelijk in de havens van Frankrijk.

De Belgische handelsvloot werd vrij vlug in dienst gesteld van het Britse « Ministry of Shipping », later « Ministry of War Transport » (MOWT) genaamd. Dit organisme beheerde de totaliteit van de Britse en geallieerde schepen, met uitzondering van de Amerikaanse- en de Sovjetvloot.

De schepen waren onderverdeeld in vijf afdelingen :

- 1) de kustvaarders ;
- 2) de gewone cargo's die in vredeestijd voor de tramping werden ingezet ;
- 3) de snelle of gespecialiseerde cargo's die in vredeestijd regelmatige lijnen verzekerden ;
- 4) de tankers ;
- 5) de passagiersschepen (voor troepentransport).

Het MOWT coördineerde het geheel van het vervoer, maar had de wijze voorzorg genomen de materiële zorg van de exploitatie aan de reders over te laten. De zaak zat als volgt in mekaar :

- de reder verhuurt zijn schip aan het MOWT (en aan niemand anders) en tegen de door dit organisme vastgestelde voorwaarden ;
- het MOWT, naargelang de noden van de oorlogsvoering, van de oorlogsindustrie of van de bevoorrading van de bevolking, bepaalt de bestemming van de schepen om er een van te voren gepreciseerde ladingen op te nemen, om deze naar een aangeduide plaats te vervoeren volgens uitgestippelde vaarroutes. Al de rest behoorde tot het domein van de reder (20).

Niet alle Belgische reders hadden de gelegenheid hun schepen « aan de overzijde » te volgen. De op 29 augustus 1941 te Londen opgerichte Regie van het Zeewezen werd o.m. belast met het beheer van deze schepen en, meer in het algemeen, met de verdediging der belangen van alle Belgische reders en zeelieden. Het zou ons te ver leiden indien we, met cijfers en feiten de diverse opdrachten zouden beschrijven welke door onze koopvaardij schepen tijdens de jongste wereldoorlog werden volbracht. De grote specialist-historiograaf van onze maritieme oorlogsgeschiedenis, P.E. Scarceriaux heeft hiervan een meesterlijke synthese gegeven (21) :

« Ils ont été dans les convois de Russie, de l'Atlantique de la Méditerranée, de l'Océan Indien, du Pacifique et d'ailleurs. Ils y ont promené notre tricolore fièrement et simplement. Nos caboteurs ont eu une vie de chien à parcourir tous feux éteints les eaux britanniques infestées de mines, de sous-marins, d'avions, de vedettes allemandes, d'épaves, de bancs et de roches.

Ils étaient en Grèce en 1941, y ont apportés des munitions, et des troupes, puis les ont réembarquées. Ils étaient à Tobrouk et à Benghasi en 1941. Ils étaient au débarquement de l'Afrique du Nord, en Sicile et à Reggio di Calabria, premier port d'Europas Festung arraché à l'Axe.

Ils étaient au débarquement de Normandie, à celui de Provence.

Ils étaient dans le Pacifique, dans le train d'escadre de la flotte britannique d'Extrême Orient.

Ils étaient à la libération des Philippines et plus tard à celle de Hong-Kong ».

De zeer zware verliezen ondergaan door de geallieerde koopvaardijvloot - velen onder ons herinneren zich nog de met marsmuziek omlijste « Sondermeldungen » van de Duitse radio die in hoofdzaak betrekking hadden op gekelderde bruto-registertonnen - noopten Groot-Brittannië, en later de Verenigde Staten, tot een energieke aanpak van een scheepsbouwprogramma ter vervanging van de verdwenen tonnenmaat. Dank zij een tot het uiterst gedreven standardisatie - vooral in de Verenigde Staten - zijn ze volkomen in hun opzet geslaagd : de « Empire-schepen », de « Ocean-schepen », de « Victory-schepen » en vooral de « Liberty-schepen » behoorden tot deze « Newlook » in de scheepvaartwereld. We mogen zelfs beweren dat de Liberty-schepen niet alleen hebben bijgedragen tot de uiteindelijke overwinning van de geallieerden, maar dat ze aan de basis liggen van de relatief snelle heropbouw en economische heropstanding van het zwaar geteisterde Europa na de oorlog. Deze nieuwe schepen werden door het MOWT onder de geallieerden verdeeld, min of meer prorata van de geleden verliezen, zulks in het kader van het zogenaamde « Allied Replacement Scheme ». Aldus werden aan België - in 1942 en 1943 - tien Empire-schepen



en 1 Ocean-schip toegewezen met een gezamenlijke tonnenmaat van 69.498 BRT. Op 8 mei 1945 beschikten we over een handelsvloot van 50 schepen met een bruto-tonnenmaat van 185.997 T.

We willen dit hoofdstuk over de oorlog 1940-44 niet besluiten zonder een feit te vermelden dat een mijlpaal betekent in de sociale geschiedenis van onze zeelieden: het tot stand komen van de eerste collectieve arbeidsovereenkomst voor zeelieden onder Belgische vlag. Deze overeenkomst werd te Londen ondertekend op 15 augustus 1940.

#### **Het na-oorlogse herstel (1945-1952).**

Bij het einde van de oorlog stond practisch de ganse wereld voor het probleem van de herneming: dit impliceerde in de eerste plaats een maritiem transportprobleem. De Verenigde Staten alleen, dank zij hun buitengewone inspanning inzake scheepsbouw - ze hadden hun scheepsruimte opgevoerd van 9 miljoen tot 55 miljoen ton - waren in staat onmiddellijk hulp te bieden. Het Amerikaans Congres stemde dan ook de « Ship Sale Bill » waarbij de verkoop van Liberty- en Victory-schepen werd toegelaten aan 50 % van de kostprijs, met ruime faciliteiten van betaling. Meer dan 10 miljoen ton werd aldus aan andere maritieme naties afgestaan. Het Belgisch aandeel in de koek bedroeg een tiental schepen met een gezamenlijke tonnenmaat van 74.000 T.

Juist vóór het uitbreken van de oorlog hadden onze scheepswerven een achttal Belgische schepen in aanbouw (32.400 BT). De Duitsers legden er beslag op in 1940 en gaven bevel aan de bouwers ze te voltooiën. Bovendien gaven ze aan deze werven de opdracht een programma « Hansa » schepen te verwezenlijken voor Duitse reders. Het ging hier om 17 eenheden met een totaal van 67.000 BRT.

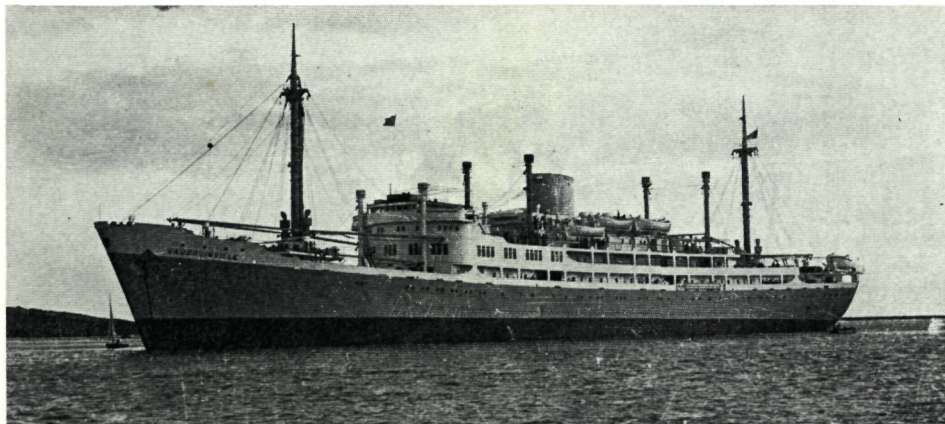
Na de bevrijding van Antwerpen liet de heer Henry De Vos, Directeur-Generaal van het Bestuur van het Zeewezen, onmiddellijk beslag leggen op die scheepsruimte, ondanks het heftig verzet van de Britse overheden. Het dispuut werd later bijgelegd: na moeizame besprekingen gaf Londen toe.

Ten slotte werden ons door de IARA (Inter allied Reparations Agency) nog 8 schepen toegekend (11.779 BRT).

De ruggegraat voor het vlugge na-oorlogse herstel werd nochtans gevormd door de werking van de VOZOR en de staatswaarborg die hieraan verbonden was. Het is vooral dank zij de financiering van VOZOR dat de reders de aan de Staat toebehorende schepen konden overnemen en zelfs tot nieuwbouw overgaan.

Het is overigens een feit dat de reders zelf op dat ogenblik ambitieuze plannen koesterden die niet enkel betrekking hadden op een herstel, maar ook op expansie van hun vloot. Er werden dan ook belangrijke bestellingen van nieuwbouw geplaatst.

#### **BAUDOUINVILLE**



Het is duidelijk dat de eerste jaren na het einde der vijandelikheden gekenmerkt waren door een grote behoefte aan scheepsruimte voor het vervoeren van de enorme hoeveelheden grondstoffen, verbruiks- en productiemiddelen welke nodig waren in de door de oorlog verarmde en geteisterde gebieden. In die periode voer de wereldvloot dan ook op volle kracht en tegen van overheidswege vastgestelde vrachtprijzen. Naarmate de verzadiging intrad konden geleidelijk aan de teugels gevierd worden en werd het zeeverkeer stilaan terug in de vroegere traditionele vrije banen geleid. Men mag zeggen dat dit proces in 1947 ongeveer voltrokken was. De Verenigde Staten trokken een aanzienlijk gedeelte van hun vloot uit de vaart terug en hielden deze schepen in reserve: dit was dan de zogenaamde « mothball-fleet ».

Terug voor de internationale concurrentie geplaatst beseften onze reders alras dat ze hun ondoeltreffende tonnenmaat geleidelijk moesten uitschakelen om zich te richten naar de modernisering en de specialisatie van hun scheepsmaterieel.

In 1946 werd de « Belgian Fruit Lines » gesticht die - door haar latere ontwikkeling - gevoelig heeft bijgedragen om van Antwerpen een belangrijke vruchthaven te maken. Van haar kant richtte de « Compagnie Maritime Belge » een Congolese filiaal op: de « Compagnie Maritime Congolaise ».

Het jaar 1948 mag voor de zeevaart als normaal beschouwd worden en het is niet zonder reden dat de International Chamber of Shipping te Londen dat jaar als basis koos voor de berekening van haar vrachtindexcijfers. Voor de Belgische koopvaardij in het bijzonder was dit echter een buitengewoon jaar, een jaar waarop men een initiatief zag verwezenlijken waarvoor een maritieme bedrijfstaking, gesteund door enkele parlementsleden en ambtenaars, reeds sinds 1930 vruchteloos hadden geijverd: ik bedoel de wet van 23 augustus 1948 strekkende tot het in stand houden en het uitbreiden van de koopvaardij- en vissersvloot en van de scheepsbouw, en houdende instelling, te dien einde, van een Fonds voor het uitreden en aanbouwen van zeeschepen. De titel van deze wet is wel langs de zware kant, maar dat schijnt gemotiveerd te zijn door het feit dat zij de hoeksteen is geworden van de geleidelijke soliede uitbouw van onze nationale koopvaardij. De wet van 1 februari 1939 was reeds een stap in de goede richting. De wet van 1948 was de kroon op het werk, vooral door de oprichting van het Fonds, dat o.m. de regering toelaat een vaste zeevaartpolitiek te volgen die onafhankelijk is van de door de NMKN toegepaste algemene kredietenpolitiek.

Het jaar 1949 luidde nochtans een droevige periode in voor de internationale scheepvaart: de hoeveelheid te vervoeren goederen verminderde en stilaan werd een tonnage-overschot merkbaar. De vrachtenindex volgde een immer dalende lijn om in november 1949 nog slechts 66,5 te bereiken. De eerste tekens van een ernstige zeevaartcrisis kwamen te voorschijn.

Kwam dan de oorlog in Korea, in 1950, en onmiddellijk deed zich een totale ommekeer in de zeevaart voor. Ingevolge de behoefte naar strategische grondstoffen en door de algemene herbewapening ontstond opnieuw een grotere vraag naar scheepsruimte. De vrachten gingen terug de hoogte in. Opgelegde schepen werden opnieuw in lijn gebracht. Amerika stelde meer en meer « mothball-ships » ter beschikking, doch de behoeften aan steenkolen en petroleum in Europa, aan broodgranen in India enz. droegen er toe bij dat op korte tijd een tonnageoverschot werd omgetoverd in een tekort aan scheepsruimte. De vrachtprijzenindex steeg tot 203,8 in mei 1951.

Dank zij deze « boom » en dank zij het scheepscrédiet overschreed onze nationale vloot op 1 januari 1952 voor de eerste maal de tonnenmaat van 10 mei 1940. In 1952 bereikten we inderdaad, met 90 schepen, een bruto-tonnenmaat van 430.576 T.

#### **Van 1952 tot 1963 - De processie van Echternach**

Twee stappen vooruit en één achteruit... dat resulteert dan toch in een voorwaartse beweging. Zo gaat het met de beroemde processie en zo gaat het met onze kampende koopvaardij.

Het jaar 1952 was gekenmerkt door een scherpe daling van de vrachtenindex: 40 % verschil tussen begin en einde van het jaar, nochtans werden er dat jaar nog flinke orders geplaatst bij de scheepswerven. De daling van de index gaat verder, maar iets trager, in 1953 (— 22 %). Het waren bijzonder onze kustvaarders die hierdoor getroffen werden: 11 eenheden werden in de jaren 1953-1954 verkocht of onder vreemde vlag gebracht.



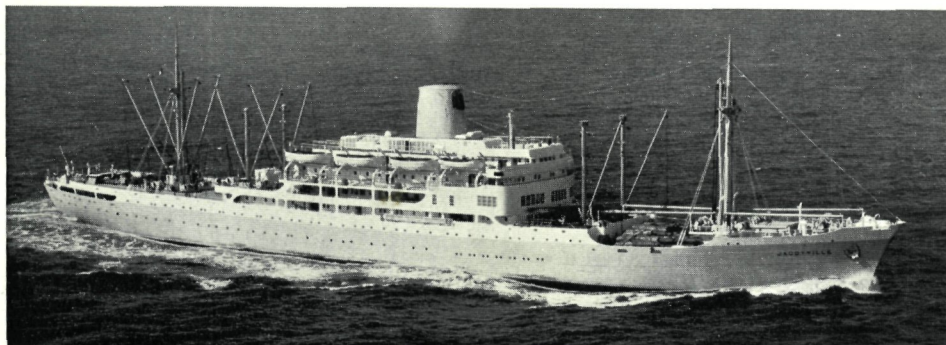
In 1954 liep de grootste tanker van PETROFINA van stapel, nl. t/t « ELISABETH » (29.500 TDW) terwijl de CMB de eerste eenheden in bezit nam van een reeks van 7 snelle vrachtschepen van 1.000 TDW (de LU-boats). Een andere bijzonderheid van dat jaar: onze vloot verminderde met 8 schepen, maar de tonnenmaat steeg met 10.000 BT, dat gaf op 1 januari 1955: 82 schepen met 430.322 BT.

1955 brengt herleving. Het vervoer van Amerikaanse kolen naar Europa kent een heropflakking: 24 miljoen ton tegen 8 miljoen het jaar tevoren. Er is nood aan tonnage en de vrachtprijzen gaan terug de hoogte in. In België boekt de staalindustrie een record-productie die samen gaat met een grote behoefte aan energie-bronnen: fantastische hoeveelheden kolen worden ingevoerd. Industriële concentratie dringt zich op, en de Hoge Autoriteit voor Kolen en Staal (EGKS) veroorzaakt de fusie van Cockerill en Ougrée-Marihay. Onze vloot verhoogt haar tonnenmaat met 20.000 BT (zelfde aantal schepen: 82). Deze verhoging situeert zich voornamelijk in de petroleumsector: de « ESSO BELGIUM », de « ESSO ANTWERP » en de « PURFINA NEDERLAND » komen in de vaart, maar de « ESSO BRUSSELS » wordt verkocht. De CMB, die haar 3e en 4e LU-schip in lijn brengt, verkoopt drie schepen van haar zogenaamde « Ardeense klasse », nl. de « BAS-TOGNE », de « HOUFFALIZE » en de « STAVELOT ». Het gaat hier om drie van de schepen die tijdens de oorlog door de Duitsers op stapel waren gezet op onze werven. Deze schepen van 11.000 TDW, die na de oorlog werden ingezet op de lijn van New York, werden voortbewogen door drie motoren en drie schroeven en haalden een snelheid van 18 knopen. Hun exploitatie was te duur geworden voor deze trafiek; ze werden verkocht aan een rederij van Bremen.

1956 wordt gedetermineerd door de nationalisatie van het Suez-kanaal en door de Brits-Franse interventie in deze zone. Dit heeft als corollarium: tijdelijke omvaart langs de Kaap de Goede Hoop en opeising van talrijke Britse en Franse koopvaardischepen. Gevolg: stockage, prijsverhoging van de grondstoffen. De invoer van Amerikaanse kolen naar Europa bereikt 37 miljoen ton, hetzij 55 % meer dan in 1955. De vrachtprijzen schieten de hoogte in... en de Belgische vloot springt mee met een verhoging van 53.000 BT. We bereiken het half miljoen bruto ton! De SMB neemt haar nieuw vlaggeschip in dienst: de turbine-pakketboot (mixte) « JADOTVILLE » van 19.250 TDW, dat 300 passagiers kan opnemen, en ontvangt nog 3 LU-schepen. PETROFINA brengt de « PURFINA SUISSE » in de vaart (16.850 TDW). En spijts alles blijft het slap voor onze nationale kustvaart.

Het jaar 1957 brengt de reactie. Door het terug openstellen van het Suez-kanaal en het vrijgeven van de opgeëiste Franse en Britse schepen dondert het vrachtenindexcijfer naar beneden: 60 % in één jaar. En toch doet onze vloot nog een goede stap vooruit: 28.000 BT. De CMB neemt haar tweede super-vlieboot in dienst: de « BAUDOUINVILLE », zusterschip van de « JADOTVILLE ». Ze lanceert de « MOANDA », eerste eenheid van een reeks van 13 « MO-boats », cargo's van 12.000 TDW. Armement DEPPE ontvangt de cargo « LIEGE » van 9.147 TDW.

#### JADOTVILLE





Dat zelfde jaar ziet de oprichting van de N.V. « Union Belge d'Entreprises Maritimes » (UBEM) op initiatief van enkele personaliteiten uit de maritieme, commerciële en industriële wereld. Deze maatschappij zou zich belasten met het technisch beheer der schepen van verschillende rederijen. De particulariteit van de UBEM was echter gelegen in het feit dat haar stichters al hun belangstelling toespitsten op het verwerven en exploiteren van « bulkcarriers », bestemd voor het vervoer van stortgoederen. Op dat ogenblik viseerde men in de eerste plaats : kolen. In het later programma is men overgeschakeld naar ertsen en granen. Er werden onmiddellijk drie bulkcarriers besteld van 14.370 TDW, nl. de « MARLY I », « MARLY II » en de « LOVERVAL ». In de volgende jaren nam de vloot van de UBEM een opmerkelijke uitbreiding, zowel wat aantal en tonnenmaat betreft.

Andere Belgische rederijen gingen bijna tegelijkertijd (CMB en PLOUVIER MARITIME) dezelfde weg op, andere volgden later (Groep AHLERS). In zo verre dat medio 1970 ongeveer 30 % van de Belgische bruto tonnenmaat wordt samengesteld uit bulkcarriers. (Rapport annuel pour 1970 - Comité des Transports Maritimes - OCDE).

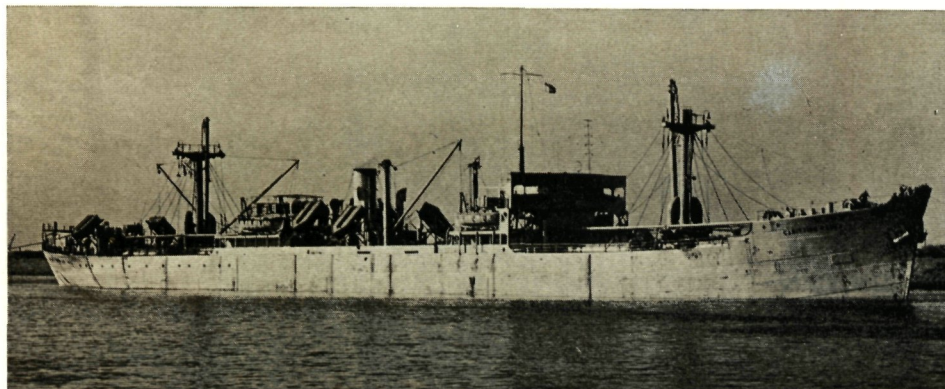
Voor het jaar 1958 stellen we vast dat het percentage van de toename der Belgische handelsvloot meer dan het dubbele bedraagt dan dat van de wereldvloot, en dit in een periode waarin de laag-conjunctuur reeds was ingezet. Het ging natuurlijk om de uitvoering van bestellingen die in « betere » tijden waren geplaatst. Veertien nieuwe eenheden kiezen zee, waarvan 3 « MO-boten », 3 tankers : « PURFINA ALLEMAGNE », « FINA AMERICA » (33.482 TDW) en de « BELGULF STORY », 2 fruitschepen : « FRUBEL JULIA » en « FRUBEL MARIA », de « SCHELDE » van de rederij MABESOONE en de « MARLY I » van UBEM. Vijf andere cargo's worden verkocht, nl. 2 van de CMB en 3 van Armement DEPPE.

Deze politiek van uitschakeling van verouderde of ondoelmatige eenheden, gekoppeld aan de inspanning tot vernieuwing, specialisatie en rationalisatie wordt door de reders voortgezet in 1959. ESSO verkoopt een tanker, DEPPE twee cargo's, de CMB : een Liberty-schip en de drie zusterschepen « ALEX VAN OPSTAL », « ARMAND GRISAR » en « GOUVERNEUR GALOPIN ». Negen nieuwe schepen komen echter in de vaart, nl. « MARLY II » en « LOVERVAL » voor UBEM, drie MO-boten voor de CMB, een tanker van 18.700 TDW voor de GULF : de « BELGULF PROGRESS », en een grote tanker van 43.000 TDW voor ESSO (« ESSO GHENT »).

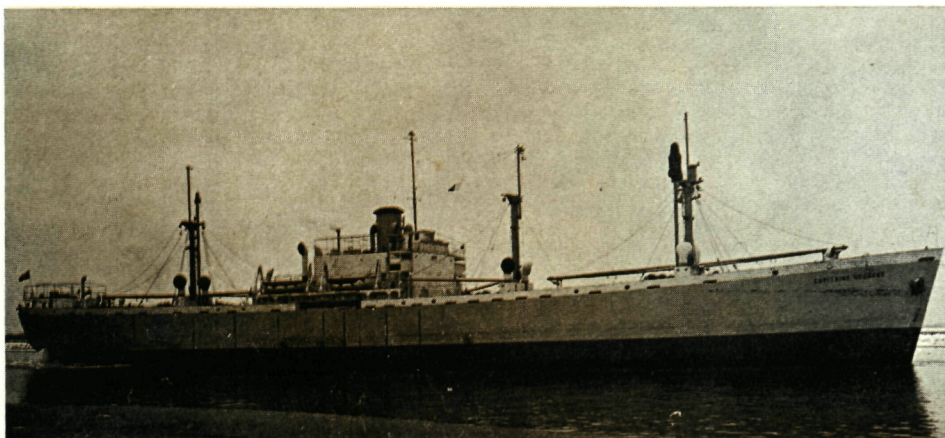
Inmiddels ging het hoe langer hoe slechter met onze kustvaart. De oorzaak scheen te liggen aan de scherpe concurrentie van onze nabuurlanden die identieke kleine schepen aan voordeliger voorwaarden konden exploiteren, o.m. door kleinere bemanningen en lagere lonen. Deze sector werd door de regering geholpen door het toekennen van zogenaamde terugvorderbare crisisvoorschotten aan lage intrest in functie van het vrachten-indexcijfer. Dit regime hield 10 jaar stand gehouden en heeft vier van de vijf begunstigde rederijen van de ondergang gered.

Het jaar 1960 was vanzelf gekenmerkt door de onafhankelijkheid van Congo en de hieraan verbonden verwikkelingen die noodzakelijkerwijze een perturbatie moesten brengen in

#### CAPITAINE PARET



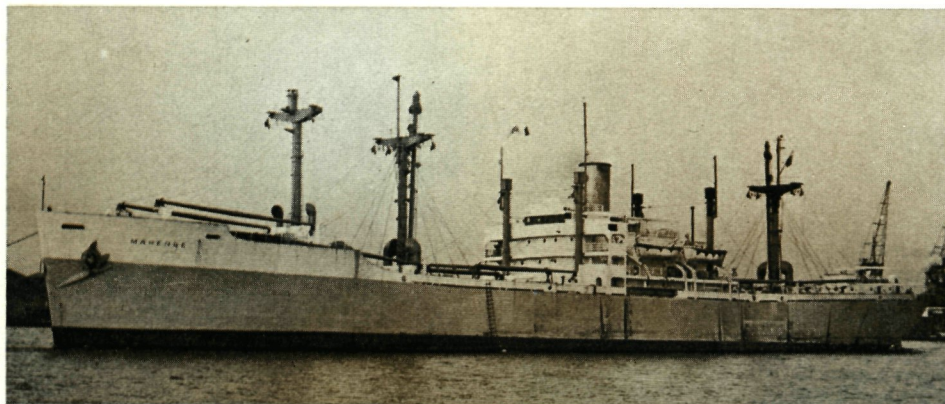




**CAPITAINE HEUSERS**

onze traditionele trafiek met onze ex-kolonie. Deze crisis zal echter vrij goed opgevangen worden door de CMB in de zin van een verdere oordeelkundige diversificatie van hun diensten en lijnen. Een belangrijk element is ook de ingrijpende wijziging in de organisatie van de twee voornaamste lijnvaartrederijen : Armement DEPPE vertrouwt het technisch beheer van haar vloot toe aan de CMB. De schepen van beide rederijen zullen gemeenschappelijk geëxploiteerd worden met het oog op het bereiken van een optimum-rendement van de twee vloten. Dank zij het in dienst stellen van twee (toenmalige) supertankers, resp. van 43.000 TDW en 50.500 TDW (« ESSO BRUSSELS » en « ESSO LIEGE ») rukt onze tonnenmaat weer omhoog. Kwamen daar nog bij : de cargo « ESCAUT » van DEPPE (eerste van een reeks van 3 vrachtschepen van 10.900 T) en de bulkcarriers « STAD ANTWERPEN » en « TAMISE » resp. van PLOUVIER MARITIME en UBEM. Op 1 januari 1961 bereikten we aldus een recordcijfer van 97 schepen met 676.791 BT. De terugslag van de Congo-gebeurtenissen doet zich voelen, vooral inzake passagiersvervoer. De CMB beslist dan ook tot de verkoop van drie pakketboten : de « BAUDOUINVILLE », de « JADOTVILLE » en de « THYSVILLE ». Voor de eerste maal sinds 8 jaar is er een achteruitgang in tonnenmaat : op 1 januari 1963 zijn we teruggevallen op 91 schepen met 625.767 BT. We zullen moeten wachten tot einde 1963 om terug een record teboeken nl. 99 schepen met 697.722 BT.

**MAHENGE**



## HET HEDEN

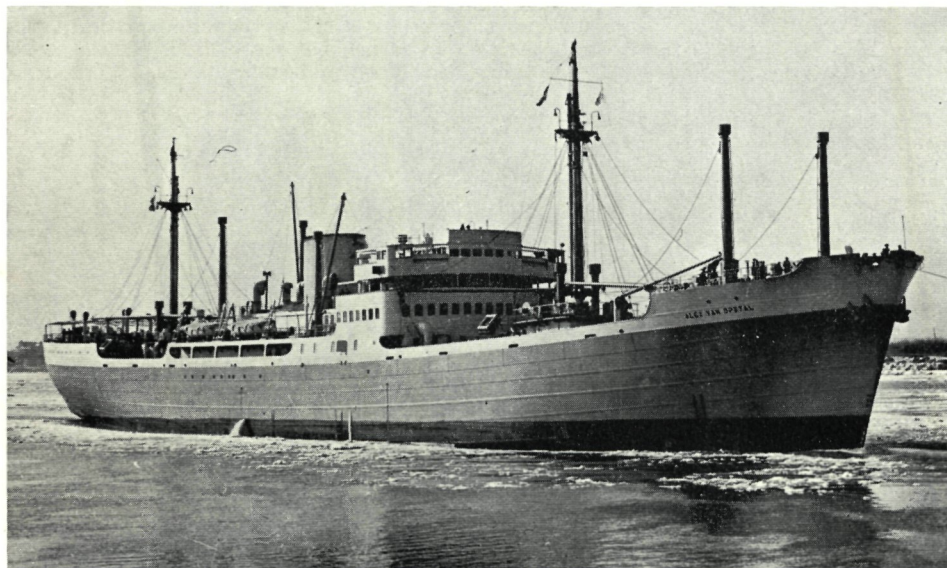
### 1965-1970 - Gestadige opgang.

De tweede helft van de zestiger jaren wordt, inzake zeevaart, beheerst door nieuwe ideeën en nieuwe technieken. De heer Georges Dufour, in die tijd voorzitter van de Belgische Redersvereniging, heeft deze nieuwe visie, die haar stempel drukt op de toestand van onze huidige (en toekomstige) handelsvloot - waarover we het straks zullen hebben - zeer overzichtelijk samengevat in een artikel dat verschenen is in de brochure « Waar staan wij? » van het Nationaal Comité voor Zeevaartpropaganda (thans Nationaal Centrum voor Maritieme Informatie - INFORMAR). Een klein uittreksel uit dit artikel geeft de kern van de zaak: « De specialisatie van de schepen, hun grotere afmetingen en hun doorgedreven technologie, hebben er toe geleid dat de vervoerprijs nog slechts een fractie is van de totale kostprijs. De gehele wereld is nu een markt, waarop enkel nog de tolmuren een hinderpaal vormen voor de producent. Gelijk waar in de wereld kan de industrie nu haar grondstoffen aanschaffen, zelfs de zwaarste, indien zij vlak bij de kust gevestigd is. De industriële producenten kunnen ook gelijk waar concurrentieel verkocht worden. Dank zij deze markten werd de productie opgedreven en deden zich concentraties van de industrie voor. Ziet men nu niet dat geheel gemonteerde wagens van uit Japan de Europese wagens in ons eigen continent concurrentie aandoen. Zij worden over deze enorme afstand vervoerd met schepen met speciale dekken, die als enige lading honderden automobielen hebben.

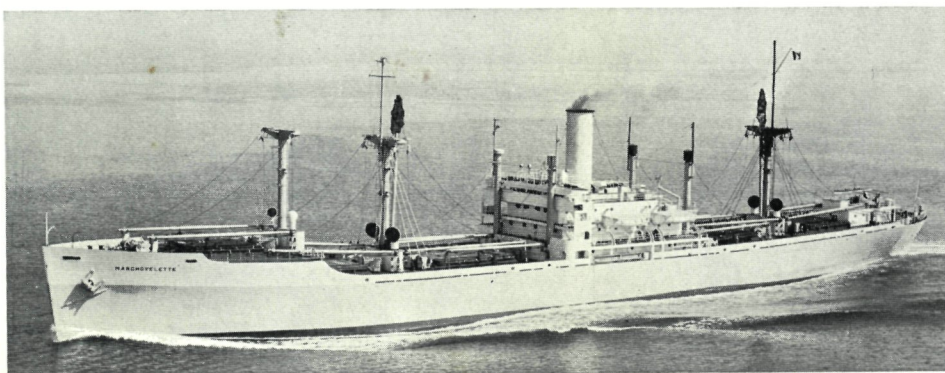
Inzake de techniek van uitbating en van het beheer van de rederijen mag men eveneens gewagen van een volledige ommekeer in het traditionele denken. De individualistische geestesgesteldheid, die zo lang in de redersmiddens overheerste, is stilaan aan het verdwijnen. Groepen worden gevormd, verstandhouding wordt geboren, daar waar voorheen de onverbiddelijkste concurrentiestrijd heerste.

En zo komt men tot de idee van de standardisatie. De scheepswerven bieden vooral bepaalde typen van schepen aan, met een oneindig aantal mogelijke variaties naar keuze van de reder. Het « maatwerk » vertoont neiging tot verdwijnen. Reders groeperen zich om een bepaalde dienst te verzekeren en verstaan zich om schepen van hetzelfde type te laten bouwen. De aanwending van de containers is zelfs aanleiding tot een standardisatie die het maritieme kader geheel te buiten gaat. De administratieve mecano-grafie leidt dan weer tot een standardisatie: die van documentatie. Overal worden werk-

ALEX VAN OPSTAELE







**MARCHOVELETTE**

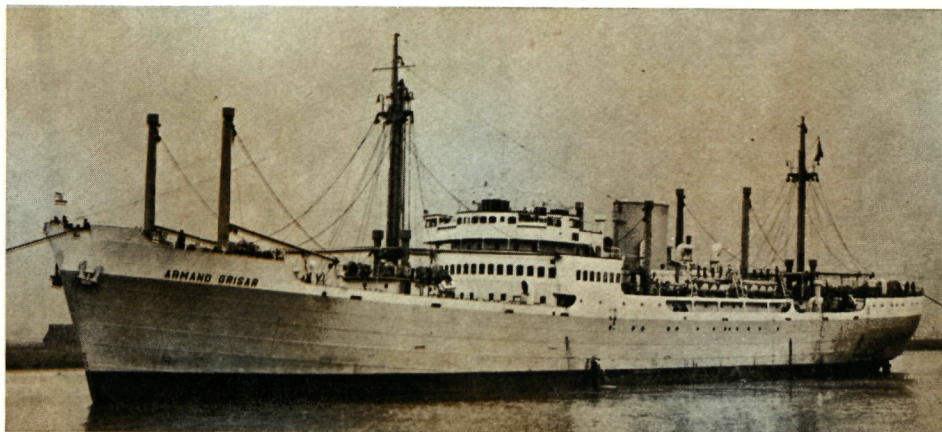
groepen opgericht, zowel in de schoot van beroepsverenigingen als op goevernementeel vlak, om de normen en de standaarden vast te leggen, nodig voor de ontwikkeling van het zeeredersbedrijf. Na zeer, zeer lang traditioneel geweest te zijn, schijnt dit laatste bedrijf aan de spits van de vooruitgang te willen staan. Operationele onderzoeksmethodes worden ingevoerd. De administratieve bedrijvigheid wordt georganiseerd rond de meest volmaakte computers. Er werd een raadplegingsprocedure in het leven geroepen tussen reders en verladers waarvan het gelijke niet te vinden is, in geen enkele andere industrie. Te midden van al dat gewoel, stelt zich het probleem van de scholing van het scheepspersoneel. Het schip, dat hen door de reders verstrekt wordt, is steeds meer en meer technisch volmaakt. De vormingsprogramma's moeten herzien worden en andere waarden gehecht aan de diploma's die afgeleverd worden.

De werkmethoden aan boord evolueren geleidelijk. Het onderscheid tussen « brug » en « machinekamer » is minder afgetekend. Men beschouwt het schip als een industriële onderneming, die met een maximum aan afdoendheid moet beheerd worden. De vorming van de kapiteins moet met dat feit rekening houden ».

Al deze factoren evolueren in een wereld, die zelf grote veranderingen beleeft. Het jaar 1968 was weliswaar niet zo spectaculair als 1967, maar talrijke verschijnselen verergerden of ontwikkelden in 1968: de gebeurtenissen in Vietnam, de spanning tussen Israël en de Arabische landen, de sluiting van het Suez-kanaal, de devaluatie van het pond-sterling, het maritieme protectionisme, de ontwikkeling van de vloten van het Oostelijk blok, het regerings-interventionisme in zekere landen.

**HENRI JASPAR**





ARMAND GRISAR

De maritieme nijverheid, die een industriële nijverheid bij uitstek is, is zeer gevoelig voor deze samenhang.

De Belgische rederijen nemen deel aan deze aanzienlijke activiteit en trachten een vloot op te bouwen die efficiënt is en die kan mededingen, door ze voortdurend aan te passen aan de technologische vooruitgang en aan de vereisten van de wereldhandel.

Het is in deze optiek dat de CMB niet alleen overschakelt naar snelle vrachtschepen (20 knopen - 15.250 TDW) nl. « MONTAIGLE », « MONTENAKEN » en « MONTFORT », gespecialiseerd voor de vaart op Zuid-Afrika, naar een verdere uitbouw van haar vloot van grote bulkcarriers, maar ook, voor een deel van haar programma, resoluut opteert voor het containerschip.

De CMB startte in 1968 met een containerdienst in de Noord Atlantische vaart. Doch de uitvoering van rationeel geïntegreerd vervoer noodzaakte hoge investeringen, fysische distributie en marktprospectie, wat de maatschappij er toe aanzette een ruimere basis van haar containerdienst te overwegen. Een samenwerking werd tot stand gebracht met twee grote rederijen : de « Bristol City Line » van Bristol en de « Clarke Traffic Services » van Montreal. Samen vormden ze een consortium dat de naam « DART CONTAINERLINE » kreeg. Dit consortium ging dadelijk over tot de bestelling van drie cellulaire containerschepen, de grootste van dit type, één in België en twee in Groot Brittannië, alle drie te leveren in 1970. Inmiddels werden de 4 « Schilder » schepen (« BREUGHEL », « JORDAENS », « RUBENS » en « TENIERS ») van de CMB, tot full-containerschepen omgebouwd en van juni 1969 af ingezet op de Noord Atlantische route. Het Belgische Dart-schip, de « DART EUROPE » kwam in dienst in 1970. Het was op dat ogenblik het grootste containerschip ter wereld : 30.826 BT, lengte over lees : 232 m, vermogen : 29.000 EPK, snelheid : 23 knopen. Het schip kan 1556 containers (van 20 voet) aan boord nemen.

Van 1965 tot 1968 heeft de rederij « BELGIAN FRUIT LINES » haar oudere schepen van de hand gedaan en een gans nieuwe vloot van snelle uiterst modern uitgeruste koelschepen (de zes « Frubel-schepen ») in de plaats gesteld.

Een andere rederij, die onlangs meer voor het voetlicht is gekomen door haar initiatieven is de Groep AHLERS, die reeds in het begin der zestigste jaren, onder de benaming « BELGIAN BALTIC LINES », met drie « ijsversterkte » schepen regelmatige diensten verzekerde naar Finland, Oost Zweden en de Baltische havens van Rusland, maar die in 1969 startte met een bouwprogramma - in hoofdzaak bulkcarriers - dat reeds groten-deels is uitgevoerd waardoor in 1974 de rederij over een vloot zal beschikken van meer dan 300.000 TDW.

Ten slotte is ook de UBEM tot grotere diversificatie overgegaan : een programma van 4 zogenaamde « Multipurposeschepen », waarvan reeds 3 geleverd werden vóór 1 januari



1971 en een initiatief tot het in de vaart brengen van zeelichters van 13.980 TDW - op huidig ogenblik zijn er reeds twee hiervan in dienst, nl. de « NIEUWPOORT » en de « ZEEBRUGGE » - welke in duwvaart een vaste dienst verzekeren tussen Gdynia en Zeebrugge, laten het beste verhopende inzake de verdere groei van deze rederij..

Een woord van lof ook voor onze drie petroleumrederijen PETROFINA, ESSO en GULF, waarvan de beheerders al die jaren een politiek hebben gevoerd die er op gericht was een zo groot mogelijke tonnenmaat onder Belgische vlag te brengen.

We kunnen met voldoening vaststellen dat de jongste jaren een nieuwe frisse wind is gaan waaien bij onze reders: vernieuwing en verjonging ligt aan de basis van hun politiek. Geholpen door de heilzame werking van de wet op het scheepskrediet hebben zij, voor de eerste maal in onze maritieme geschiedenis, de grenzen van het miljoen (bruto ton) overschreden. De statistieken wijzen inderdaad uit dat België, op 31 maart 1971, over 88 koopvaardis-schepen beschikte, met een gezamenlijke bruto tonnenmaat van 1.001.885 T. In dit cijfer zijn de Staatsschepen (pakketboten en andere) niet begrepen.

## BIJLAGEN

### Huidige situatie

Op 1 januari 1972 ziet onze handelsvloot eruit als volgt.

	M.S.	S.S.	Br. ton
Armement Deppe, N.V.	4		42.985
Belgo Iberian Maritime, N.V.	1		1.499
R. Geurts, P.V.B.A.	1		900
Belgian Fruit Lines, N.V.	6		30.645
Belgulf Tankers, N.V.		5*	59.900
Northern Shipping Service, N.V.	1		478
Petrofina, N.V.	3*	1*	105.644
Compagnie Mar. Belge, N.V.	25		294.500
Ahlers, N.V.	5		105.946
Ahlers Lines, N.V.	1		1.904
Esso Marine Belgium, N.V.		3*	80.869
Esso Belgium, N.V.	1*		40.883
Waste Bisposal Systems, N.V.	1*		1.178
Container Marine Belgium, N.V.	1		30.826
Rederij Jangseggers en De Neef	4		1.799
Plouvier Maritime, N.V.	1		2.435
Navibel, N.V.	2		2.537
Transportonderneming Wico, N.V.	1*		858
Continental Lines (Avnem), N.V.	1		3.284
U.B.E.M., N.V.	16(1)		263.777
Unie van Redding- en Sleepdienst, N.V.	1		6.554
Belgian Baltic Lines, N.V.	1		1.904
Derca, N.V.	2		934
De Ridder en Co, N.V.	1		467
Compagnie d'Anvers	1*		180
Scaldia Shipping & Chartering			
Agency, P.V.B.A.	1		491
Belgian Tanker Transport Cy, N.V.	1*	—	12.615
	83	9	1.095.992

\* tankers.

(1) waarvan 1 tanker.

Dat onze koopvaardij in volle expansie is moge blijken uit de lijst van de schepen die thans (1-1-71) in aanbouw zijn voor Belgische reders op onze nationale werven.

Aantal en soort	Laad- vermogen (ieder)	Scheepswerf	Reder of exploitant
2 bulkcarriers (E.R. Limburgia en E.R. Wallonia)	80.000	Boelwerf n.v. - Temse	Ahlers n.v. (exploitant)
1 passagiersvracht- schip	15.800	Cockerill-Yards n.v. Hoboken	Cie Marit. Belge (L.R.) n.v.
1 bulkcarrier	67.00	Boelwerf n.v. - Temse	Cie Marit. Belge (L.R.) n.v.
2 bulkcarriers	63.000	Cockerill-Yards n.v. Hoboken	Belgian Bulk Carriers n.v.
1 bulkcarrier	67.000	idem	Cie Marit. Belge (L.R.) n.v.
1 cargo liner	16.500	idem	Cie Marit. Belge (L.R.) n.v.
1 cargo liner	16.618	Chantier naval de NIKOLAYEV, Odessa	Cie Marit. Belge (L.R.) n.v.

#### Samenstelling van de Belgische Koopvaardij op 1-1-72

Volgens ouderdom van de schepen

	Aantal	BRT
— 5 jaar	31	452.943
van 5 tot 9 jaar	19	262.451
van 10 tot 14 jaar	30	315.945
van 15 tot 19 jaar	11	54.123
van 20 tot 24 jaar	1	10.530
meer dan 24 jaar		
	92	1.095.992

#### Indeling van de vloot volgens specialisatie

	Aantal	BRT
passagiersschepen	1	10.530
tankers	18	316.715
fruitschepen	8	42.351
bulkcarriers	17	277.652
full-containerschepen	1	30.826
cargo's	44	398.256
zeelichters	3	19.662
	92	1.095.992

#### BIBLIOGRAFIE

##### Boeken, Tijdschriften en Brochures

BEETEME G.  
BERTRAND G.

Anvers, Métropole du commerce et des arts - Antwerpen 1886.

La marine marchande belge in de brochure « La Belgique maritime et fluviale. Cœur économique de l'Europe », uitgegeven door IVA TRAFUMAR in 1965 ter gelegenheid van de Internationale Verkeerstentoonstelling te München.



- DE BURBURE DE WEZEMBEEK A. **Une Anthologie de la marine belge** - Ed. Lloyd Anversois - Antwerpen 1963.
- DELWAIDE L. De vrijkoping van de Scheldetol en de Haven van Antwerpen in de brochure « **Schelde Vrij** » - Nationaal Comité voor Zeevaartpropaganda - 1963.
- DE RAET L. **Vlaanderen's economische ontwikkeling** (1912) - N.V. Standaard Boekhandel - Antwerpen 1927.
- DE VOS A. De Antwerpse koopvaardijvloot omstreeks 1830 met Vlootlijst der Belgische koopvaardijschepen 1829-1835 - **Marine Academie - Mededelingen**. Boek XV - 1963.
- DE VOS H. & BRONNE CH. **De Belgen en de Zee** - C.G.P.I. Brussel 1953.
- DE VOS H. La petite histoire de la Marine Royale Belge - **Marine Academie - Mededelingen** - Boek IX - 1955.
- DE VOS H. Leopold I en de Scheepvaart - **Marine Academie - Mededelingen** - Boek XVII - 1965.
- DE VOS H. De afkoop van een erfdienstbaarheid, in de brochure : « **Schelde Vrij** » - Nationaal Comité voor Zeevaartpropaganda - 1963.
- DE VOS H. Honderd jaar na een Koning, in de brochure « **Van Stoom tot Atoom** » - Nationaal Comité voor Zeevaartpropaganda - 1965.
- DUFOUR G. Historiek, in de brochure « **Schelde Vrij** » - Nationaal Comité voor Zeevaartpropaganda - 1963.
- DUFOUR G. De huidige inspanning geleverd door de Belgische rederijen, in de brochure « **Van Stoom tot Atoom** » - Nationaal Comité voor Zeevaartpropaganda - 1965.
- DUFOUR G. Waar staat de Belgische handelsvloot nu ?, in brochure « **Waar staan wij ?** » - Nationaal Comité voor Zeevaartpropaganda - 1969.
- GOOD F. De Belgische Redersvereniging - in « **Hinterland** » - Antwerpen VIII - 23 - 1959.
- JACOBS R. De Belgische Koopvaardijvloot - in « **Hinterland** » - Antwerpen VIII - 23 - 1959.
- LELEUX F. **La marine marchande belge** - Les Editions de l'Avenir belge - Antwerpen 1939.
- PIRENNE H. Histoire de Belgique - La Renaissance du Livre - Brussel 1948.
- SCARCERIAUX P. Synthèse de la participation de la flotte marchande belge aux événements de 1939-1945, in « **Marine** » juli en october 1969 en « **Neptunus** » december 1969.
- SEYNHAVE P. **Chronique Portuaire et Maritime 1945-1962** - Beroepsinstituut van havenbedienden - Antwerpen 1963.
- VAN BRUYSEL E. **Histoire politique de l'Escaut** - Librairie Internationale - Paris 1864.
- VAN CAUWENBERG W. **Onze nationale koopvaardijvloot** - N.V. Standaard-Boekhandel - Antwerpen 1945.
- VAN DEN ABELE J. De bulk-carrier en het ertsschip in de Belgische koopvaardij, in de brochure « **Van Stoom tot Atoom** » - Nationaal Comité voor Zeevaartpropaganda - 1965.
- VAN MIEGHEM A. Van zeilschip tot stoomschip, van stoomschip tot motorschip : vijfenzeventig jaar zeewezen, in « **Mededelingen van het Verbond der Belgische Nijverheid** » - Speciaal nummer september 1970.

Geraadpleegde tijdschriften, dagbladen en periodieke uitgaven

Belgisch Staatsblad  
 Echo's van Verkeerswezen  
 Jaarverslagen Belgische Redersvereniging  
 Lloyd Anversois  
 Marine  
 Neptunus  
 Officiële Lijst der Belgische Zeeschepen en van de Vloot van de Zeemacht  
 Parlementaire Bescheiden  
 Sirene  
 Wandelaer & Sur l'Eau





## Avec le "Zenobe Gramme", en mission à Burnham-on-Crouch

Au cours du 1er Semestre 1971, le « ZENOBE GRAMME » a navigué 45 jours : 2 pour aller à Temse en câle sèche et en revenir, 2 pour aller à Brugge en entraînement NBCD et retour, et 41 journées en mer pour le travail océanographique.

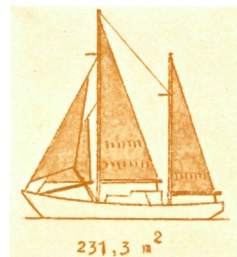
Il a parcouru 1.475 milles marins en 302 h 30, dont 884 en 203 heures sous voiles ; pour effectuer ses mesures, il est resté 279 heures au mouillage en 21 points différents.

Le mois de juillet consacré à l'entraînement des élèves-officiers en fin de 1ère année de l'ERM, a vu le « Z.G. » faire une croisière de 27 jours dont 21 à la mer. Entre les escales à Dartmouth, Saint-Nazaire et Cherbourg, il a parcouru 1.459 milles en 344 h 45, dont 1.325 en 326 h 45 à la voile ; cela fait 94,8 % du temps et 90,8 % de la distance passés sous voiles. Le 16 juillet, le « Z.G. » atteignait les 50.000 milles.

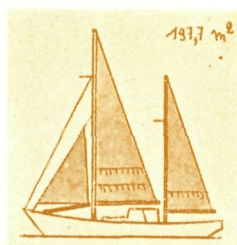
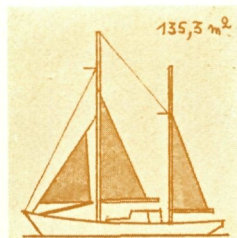
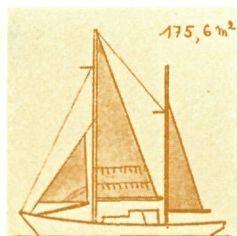
Du 28 août au 4 septembre, le « Z.G. » s'est rendu à BURNHAM-ON-CROUCH à l'occasion de la semaine nautique qui s'y déroulait.

Ayant appareillé le 28 à 10 h 20, les 231,3 m<sup>2</sup> sont établis à 10 h 40 ; le vent du Sud-Ouest soufflait force 5 à 6.

**j. barbieux**







Dès que l'on fut dégagé de la côte, en route au 295, la mer se creusa et le vent forçit jusqu'à 6-7 Beaufort ; à 11 h 15, le foc est halé bas et on prend un ris dans l'artimon (175,6 m<sup>2</sup>). Une demi-heure plus tard, le vent ayant encore augmenté, force 8, deux ris sont pris dans la grand'voile ; le travail est terminé à 11 h 42 et on a dû venir à 30 ° du vent pour soulager la voile. Nous avions alors 135,3 m<sup>2</sup> de voilure.

La force 8 avec quelques coups de 9, ainsi que la mer forte (vagues de 2 à 2,5 m, parfois 3 m déferlantes) ont fatigué l'équipage jusqu'à 17 h 00, heure à laquelle nous avons dépassé le prolongement du Pas-de-Calais et étions à l'abri des côtes anglaises.

Nous avons constamment maintenu le cap au près, en route au 290 et filions 6 nœuds avec une gîte de 15° à 30° ; le livet du pont était sous l'eau et, à chaque coup de roulis, le passavant tribord était recouvert par 60 cm d'eau torrentieuse, vite évacuée par les dalots de pavois. Tout le personnel de quart portait le harnais de sécurité (Panic Belt) et avait le ciré à portée de main. Régulièrement nous embarquions par l'avant et, notre plage arrière réputée sèche, ne l'est pas restée très longtemps ; nous étions assaillis par des lames frappant notre coque à babord ; plus d'un paquet de mer s'est lancé par dessus le roof pour être recueilli par la grand'voile et a douché généreusement les matelots remplaçant les garcettes de ris qui avaient cédé.

Le chef de quart devait surveiller constamment le gréement ; ainsi avons-nous remplacé une fois 4 garcettes, puis 2 dans la grand'voile, et ensuite 2 dans l'artimon. Les amarrages des coulisseries devaient aussi être contrôlés, car au mois de juillet, dans un petit coup de 7, quatre d'entre eux avaient cédé et avaient été remplacés par des manilles. A 21 h 30, nous avions parcouru 62,5 milles et entrions dans le King's Channel qu'il fallait remonter dans le vent avec un équipage fatigué, au milieu de bateaux de pêche et de cargos embouquant l'un des chenaux d'accès de la Tamise ; aussi avons nous affalé les voiles et sommes nous partis au moteur pour sortir de la zone encombrée. A 23 h 00, le moteur s'arrêta brutalement ; c'était la panne !

Nous avons mouillé et essayé de réparer. La pièce cassée n'étant pas en réserve à bord, nous ne pouvions pas remettre le moteur en état de marche.

Je décide alors de faire le reste du trajet à la voile dans les conditions optimales, c'est-à-dire, de jour et courant favorable. Il restait 22,5 milles à parcourir en ligne directe, cap au 250, 225 et 270. Comme le vent soufflait du 220-210 force 5 à 6, il nous fallait tirer des bords et la distance à parcourir approcherait les 40 milles. A 6 nœuds, nous avions besoin de 6 h 40, à 5 nœuds de 8 heures de navigation, dont 6 de courant portant (flux) ; la marée haute étant à 18 h 30, on devrait appareiller à 10 h 30.

Le 29 Septembre à 10 h 15, le poste de manœuvre général est sonné.

La chaîne d'ancre est virée tandis que l'artimon, la grand'voile et la trinquette sont hissés. Nous n'établissons pas le foc afin de ménager les poulies en forme d'œuf qui sont réputées fragiles. L'équipage est divisé en 2 bordées, car toutes les manœuvres doivent se faire vite et avec sûreté ; on ne peut se permettre de manquer à virer. A 10 h 30, cap au 160 Tribord amures ; à 10 h 45, premier virement de bord, cap au 270 Babord amures.

En quatre bords tirés entre les Gunfleet et Great Sunk Banks, nous entrons dans le Whitaker Channel ; il est 13 h 45. Il nous faut parer les dangers le long de notre route : des bancs de 5 à 1 pieds, des « fous » (fonds dangereux) et les bords du chenal qui très vite passent de 2 brasses à 7 pieds découvrants.

Comme nous abordons le passage difficile, il n'est plus question de bordées ; l'équipage au complet veut participer et voir. Tous étaient conscients de ce que l'absence de moteur pouvait nous être fatale si l'on ratait une manœuvre, mais cela n'était jamais arrivé en eaux calmes. Tout le monde est sur le pont, excepté l'homme de barre, le Comd 2nd qui reste dans la chambre des cartes pour surveiller l'écho sondeur enregistreur et faire la navigation Decca, tandis que le docteur prend des relèvements. Je reste dans la timonerie ayant un œil sur le 2me écho-sondeur, l'autre sur l'anémomètre pour profiter de la moindre variation de la direction du vent ; il m'incombe aussi de diriger la manœuvre dès que j'ai décidé de virer de bord en fonction des relèvements de sécurité, de la

profondeur et de la couleur de l'eau. Le chef mécanicien est très inquiet et, entre les virements, il suit avec angoisse les variations de la ligne des fonds sur le papier enregistreur.

A 14 h 30, l'amarrage du point d'écoute ayant été refait par le maître d'équipage, la le foc est hissé et la trinquette halée bas.

A 14 h 30, l'amarrage du point d'écoute ayant été refait pas le maître d'équipage, la trinquette est réétablie.

A 15 h 25, lors du 13<sup>me</sup> virement, la poulie en forme d'œuf de l'écoute babord du foc se brise ; la voile est halée bas, une poulie ordinaire mise en place et, à 15 h 30, le foc est rehissé.

A 16 h 05, au 21<sup>me</sup> virement, c'est « l'eierblok » tribord qui éclate ; la manœuvre est recommencée et, à 16 h 09, le foc est de nouveau envoyé et bordé.

Tous les virements de bord se faisaient avec un peu moins de 2 brasses sous la quille et se terminaient avec moins d'une brasse.

Pour atteindre Burnham, 23 virements auront été nécessaires ; les bords les plus courts ont été de 2 - 2,5 - 3 - 3,5 - et 2 fois 4 cables parcourus en 3 ou 4 minutes.

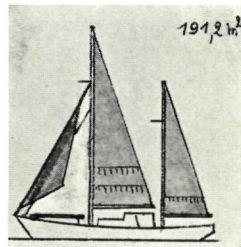
Après un dernier et 24<sup>me</sup> virement de bord lof pour lof pendant lequel la grand'voile, puis l'artimon et la trinquette étaient halés bas, le « Z.G. » mouillait à Burnham-on-Crouch ; il était 16 h 50 ; nous avions parcouru 35,8 milles à 5,8 nœuds. Dès que l'ancre fut mouillée, on affala le foc qui nous avait permis de remonter à contre-courant pour choisir notre position de mouillage.

L'équipage était fourbu, les muscles faisaient mal, mais tous étaient heureux et fiers d'avoir pu contribuer à la réussite de ce parcours.

Ancrés à 100 m de la ligne de départ des régates, nous étions au premier rang pour admirer le départ sous spinnaker des 350 voiliers participant à la semaine nautique ; les plus impressionnants étaient les « plus de 28.01 feet I.O.R. », dont « CERVANTES IV », « MORNING CLOUD », « NORYEMA » et « VENDETTA ».

Le 03 Sep à 13 h 06, le « Z.G. » appareille de Burnham par vent 0 à 1 du 200 ; un bateau de pêche nous prend à couple pour nous placer l'étrave vers l'aval. Pendant une heure, nous sommes emmenés par le courant et le cap est tenu à 60° près en faisant passer l'artimon d'un bord à l'autre. Vers 14 h 00, le vent passe force 2 et l'on est alors tout-à-fait manœuvrant. Après un dernier signe d'adieu aux yachtmen qui remontaient la rivière et terminaient leur dernière régate, nous reprenons le Whitaker Channel. Le vent passe au 170, force 3, mais un peu trop tard ; la renverse du courant a lieu à 18 h 00 et l'on ne fera que 1,4 nœuds sur le fond jusqu'à minuit. Vers 01 h 20, nous quittons le King's Channel et prenons le cap 140 vers Oostende qui se trouve à 60 milles. Entre-temps, le vent repasse au SW, puis à l'ouest et vers midi, au NW tout en faiblissant force 2 à 0.

Finalement, à 17 h 05, le 4 Sep, le « Z.G. » rentre sous voiles à Oostende. Arrivés à hauteur du NSYC, à 17 h 15, nous affalons toutes les voiles et le remorqueur « WESP » nous prend à couple pour nous mener à notre poste d'amarrage. Nous avons parcouru 94 milles en 28 h 10, soit à 3,3 nœuds de moyenne.



Lieutenant de Vaisseau  
BARBIEUX  
Commandant





# maritiem panorama

## MARITIEM PANORAMA 1971

Henri Rogie

Deze bijdrage tot ons maritiem panorama brengt een beknopt overzicht van de voornaamste feiten, die zich tijdens 1971 hebben voorgedaan op gebied van nationaal havenbeleid.



### BRUSSEL

In het voorjaar hebben onze ministers van Verkeerswezen en Financiën bij de senaat een wetsontwerp ingediend, dat ertoe strekt het bedrag te verhogen dat de Staat garandeert bij het verlenen van maritieme kredieten. Ook het globale bedrag van de jaarlijkse dotaties bestemd voor het fonds voor scheepsbouw werd in dit ontwerp gevoelig verhoogd. Het wetsvoorstel werd door de senaatscommissie voor Verkeerswezen kort daarop goedgekeurd. Het heeft tot doel de ontwikkeling van zeevisserij, handelsvloot en scheepsbouw te steunen en te stimuleren, een initiatief waarop de betrokken middelen sinds jaren wachtten.



Begin maart gaf M. Verschave, secretaris-generaal van Openbare Werken, een breedvoerig overzicht van het nieuwe tienjarenplan voor de uitbouw van onze zeehavens en de modernisering van 's lands waterwegen. Dit plan beoogt, in hoofdzaak, de toegankelijkheid van Antwerpen en Zeebrugge voor volgeladen 125.000-tonners. Qua binnenscheepvaart krijgt de Schelde-Rijnverbinding de voorrang. Deze moet voor 1975 voltooid zijn en de duwvaart tot 9.000 ton mogelijk maken. Ook de Maas op Belgisch grondgebied wordt voor duwkonvoeien van 5.000 ton aangepast. De realisatie van dit plan, dat allesbehalve ambitieus is, zal een globaal bedrag van 40 miljard B.F. vergen, verspreid over 10 jaar.



De bekendmaking van het nieuwe 10-jarenplan bepaalde meteen de doelstellingen van ons nationaal havenbeleid: Zeebrugge, Gent en Antwerpen als autonome havens voor 125.000-tonners. In de loop van 1971 werd deze optie trouwens meermalen beklemtoond door onze verantwoordelijken inzake havenpolitiek. Zo verklaarde minister De Saeger: « In de match van de 200.000 ton spelen we niet mee. Wat wij gaan doen, is onze drie nationale havens geschikt maken voor 125.000 ton. En daarmee is de kous

af. » Het werd toen duidelijk dat ons land geen havenpolitiek op Europese schaal zou voeren, alhoewel het hiervoor alle troeven in handen heeft.



De werken die in 1968 werden aangevat in het raam van de modernisering van de Brusselse haven kenden een gunstig verloop tijdens het voorbije jaar. Herinneren we eraan dat deze werken in hoofdzaak betrekking hebben op de bouw van de sluis van Zemst, de verbreding van het kanaal tussen de voorhaven en Grimbergen, alsook de aftakking naar de Schelde met de toegangssluis van Hingene.



### NIUWPOORT

Op haar statutaire vergadering, die in mei te Blankenberge werd gehouden, deelde de maatschappij Inelgas mede dat zij van plan is een installatie voor de ontzilting van zee-water te bouwen, gekoppeld aan de produktie van kernenergie. Ontziltingsstation en kerncentrale zouden opgericht worden op een kunstmatig eiland gelegen voor de kust van Nieuwpoort. Inelgas hoopt haar project binnen 15 jaar te kunnen verwezenlijken. Of van regeringszijde hiertoe de nodige goedkeuring wordt verkregen, valt sterk te betwijfelen.



### OOSTENDE

In het raam van zijn programma voor de modernisering van de staatsvloot heeft het departement van Verkeerswezen in januari een car-ferry van een nieuw type besteld, die zal ingelegd worden op de lijnen naar Dover en Harwich. Het vaartuig zal 118 m lang zijn bij 14 m breed en ca. 4.000 bruto-ton meten, zodat het de grootste eenheid van de staatsvloot wordt. De vervoercapaciteit bedraagt 1.300 passagiers, 14 cars en 124 personenwagens. Het wordt een car-ferry van het type « drive-in/drive-off », uitgerust met boeg- en hekpoort. Voor een optimaal rendement van de Oostendse passagiershaven zou de modernisering van de vloot echter gepaard moeten gaan met het inleggen van een hovercraftdienst.



Qua havenwerken uitgevoerd in het kader van zijn vijfjarenplan, kende Oostende twee voornaamste feiten in de loop van 1971. Er was vooreerst de ingebruikneming van de 2de terminal voor car-ferries, die in de maand

*henri rogie*





juni plaats had. De bouwwerken, voor 55 miljoen frank aanbesteed, duurden niet minder dan twee jaar. Voorts werd in oktober een aanvang genomen met de groot-scheepse werken voor de verbinding van het Montgcmerydok met de twee handels-dokken d.m.v. twee snelsluizen. Deze door-steek, voor 221 miljoen aanbesteed, zal pas in 1975 klaarkomen. Langzamerhand gaat de Oostendse haven zich aan de noden van het moderne scheepvaartverkeer aanpassen.

Bij K.B. werd op 1 november de Regie voor Maritiem Transport opgericht, die aan de Dienst der Pakketboten en aan de Techni-sche Dienst van Oostende een autonoom statuut verleent teneinde hun rendabiliteit op te drijven. Beide diensten werden tot dan toe rechtstreeks uitgebaat door het Ministerie van Verkeerswezen, Bestuur van het Zeewezen en de Binnenscheepvaart. Door het omvormen van een staatsdienst in autonome regie wil men de voordelen van een openbare dienst koppelen aan die van een onderneming uitgebaat volgens de normen van de privé-sector. Voor het ogen-blik is de staatsvloot uit 5 car-ferries en 6 pakketboten samengesteld.

## ZEEBRUGGE

In maart zijn Sinclair en Texaco voorgoed verhuisd van de west- naar de oostkant van het Zeebrugse Westerhoofd, waar de waterdiepte nu het peil —13 m bereikt. Ook de pompinstallaties werden naar de nieuwe aanlegplaats op de oosteroever overge-bracht. De laatste tanker die aan de westkant meerde, was de « TEXACO NORWAY », dit op 25 februari. Het eerste schip dat de nieuwe oostkaai kwam inhuldigen was de Noorse tanker « ASTRID », komende van Rastapura met een lading van 70.746 ton aardolie. Daar de pas opgerichte O.C.Z. tot aan de oostkant van het Westerhoofd zal uitgebreid worden, zullen beide petroleum-firma's binnenkort opnieuw moeten verhui-zen.

De vrijgekomen westkant van het Wester-hoofd kon aldus ingericht worden als ocea-nische containerterminal voor de wolsche-pen van de « Australia Europe Container Service ». De « MORETON BAY », die recht-streeks uit Sidney kwam, genoot de eer als eerste schip te mogen meren onder de twee 45 ton-laadbruggen van de nieuwe ter-minal. Hiermede was de O.C.Z. - Ocean Containerterminal Zeebrugge - in gebruik

genomen op 3 juni. Pas op 28 juni ging de officiële inhuldiging door in aanwezigheid van ministers Bertrand en De Saeger als-mede hun Britse ambtgenoot Peyton. De O.C.Z., uitgebaat door de S.B.A., biedt voor-lop 2 aanlegplaatsen voor 44-voeters langs-heen 699 m kaailengte en 14 ha opslagter-reinen.

In het kader van het nieuwe 10-jarenplan voor de uitbouw van 's lands zeehavens had op 21 oktober de aanbesteding plaats voor de bouw van een 125.000 ton-zeesluis te Zeebrugge. De werken, waarvan de voltooi-ing niet vóór 1982 wordt verwacht, zullen voor anderhalf miljard frank door de firma Sogetra uitgevoerd worden. De nieuwe sluis - 500 m lang bij 58 m breed en met drempel 15 m - komt vlak onder de kust te liggen, daar waar de afwateringskanalen van Heist in zee uitmonden. Hiermede is de eerste fase ingeluid van het plan van O.W., dat ertoe strekt de Zeebrugse haven voor 125.000-tonners toegankelijk te maken. Om diverse redenen wordt de ligging van de sluis door eminente deskundigen fel be-twist. Zoals ze gepland werd, is deze sluis zeker niet van aard om Zeebrugge tot een volwaardige diepzeehaven te laten uitgroei-en.

In de loop van 1971 werden andermaal nieu-we records geboekt in de Zeebrugse haven. Het aanlopen van de Liberiaanse tanker « GLORIC », op 31 maart, bracht het re-cord van de grootste diepgang op 43 voet. Toen op 6 juli het Griekse tankschip « TE-XACO NORWAY » de haven binnenvoer, werden meteen twee andere records ge-broken. Het was vooreerst de grootste een-heid die ooit ons land aandeed. De tanker meet immers 254.500 dwt. en vervoerde eventjes 110.000 ton aardolie, wat boven-dien een nieuwe recordlading betekende. Is het niet jammer dat Zeebrugge van over-heidswege de kans niet krijgt zich als gro-te Europese haven te ontplooiën?

## MIDDELBURG

Op 8 maart had te Middelburg het eerste Belgisch-Nederlands havenoverleg plaats, waarop vooral de nadruk gelegd werd op de behoefte aan wederzijdse informatie over de infrastructuur van de zeehavens en hun industriegebieden. De overlegpartners achtten het nuttig de middelen te bestude-ren om de positie van de Benelux-havens te vrijwaren en te verbeteren. Dit bewijst hoe-



zeer de Nederlanders de expansieprojecten van Duinkerken vrez en hierdoor heel on-  
verwacht op een gecoördineerd beleid van  
de Deltahavens gaan hameren teneinde de  
positie van Rotterdam beter te kunnen ver-  
dedigen.

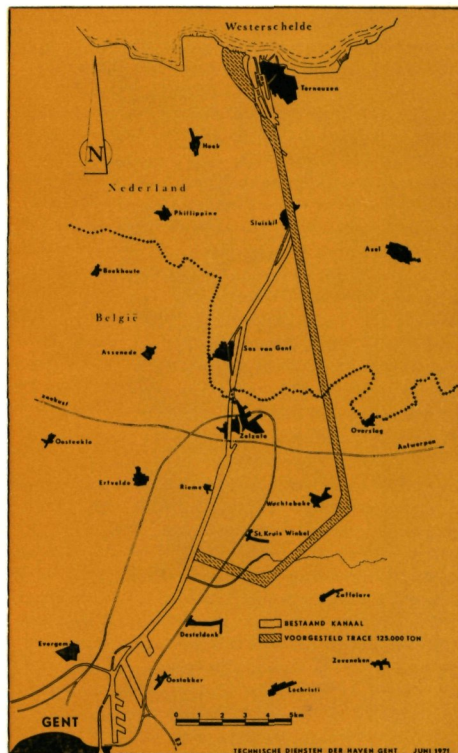
### BRUGGE

Daar op de eerste havenconferentie te Mid-  
delburg besloten werd halfjaarlijks overleg  
te plegen, had op 25 oktober een tweede  
Benelux-conferentie plaats, ditmaal in de  
Breydelstad. Op de agenda: het uitwisselen  
van informatie over de investeringsplannen  
en de exploitatierekeningen van de drie  
grote Deltahavens, de verhoudingen tussen  
de openbare besturen en de havenautoritei-  
ten, het invoeren van strengere maatregelen  
tegen lucht- en waterbezoedeling alsmede  
het toepassen van dezelfde normen inzake  
bescherming van het leefmilieu in de  
havenzones van beide landen. Zoals ver-  
wacht werd eens te meer de noodzaak van  
een gemeenschappelijk havenbeleid onder-  
streept, hetgeen vooral de Nederlanders ten  
goede kan komen.

### GENT

In de Arteveldestad zijn de meningen ver-  
deeld omtrent de wijze waarop de zeehaven  
voor 125.000-tonners toegankelijk moet wor-  
den. Men weet dat de nieuwe 60.000 ton-  
sluis van Terneuzen nog voor haar afwer-  
king als onvoldoende werd beschouwd voor  
de verdere expansie van staal- en petro-  
leumindustrieën. Sinds 1969 werden dan ook  
verschillende plannen voorgesteld om de  
haven voor superschepen open te stellen.  
In 1970 opteerde het Gentse stadsbestuur  
voor een 125.000 ton-sluys te Terneuzen-  
West met dito zeekanaal en bleef dit plan  
verder verdedigen in 1971. Dit project werd  
echter niet gesteund door de Vereniging  
der Gentse Havenbelangen, die zich op 24  
september voorstander verklaarde van een  
superkanaal Zeebrugge - Gent - Antwerpen.  
Wanneer men bedenkt dat deze oplossing  
voor het eerst in... 1695 werd vooropgesteld  
en sindsdien herhaalde malen als dé oplos-  
sing voor ons havenprobleem werd voor-  
gesteld, zegt dit genoeg over de competen-  
tie van onze leiders.

Zoals gezegd bleef het Gentse stadsbestuur  
in 1971 zijn ontwerp verdedigen voor de  
bouw van een 125.000 ton-sluys te Terneuzen-  
West. In februari werd het eindproject  
aan O.W. voorgelegd. Het tracé van het



ontworpen kanaal volgt eerst de bestaande  
vaarweg van Terneuzen-West tot Sluiskil,  
loopt vervolgens oostwaarts naar Wachte-  
beke van waar het in westelijke richting  
verder loopt om uiteindelijk het huidige zee-  
kanaal te bereiken ter hoogte van het Sid-  
marbedrijf. Hoe deze plannen in Nederland  
werden onthaald, zei ons minister Bakker:  
« Gent zal het voorlopig met de bestaande  
sluis moeten stellen ».

### ANTWERPEN-LINKEROEVER

In het kader van het vijfjarenplan voor de  
ontsluiting van de linker Scheldeoever werd  
bij K.B. van 24 februari '71 tot de onteige-  
ning van 1.600 ha poldergrond overgegaan.  
Een eerste onteigeningsbesluit voor een to-  
tale oppervlakte van 1.350 ha werd reeds op  
18 december 1969 genomen. Herinneren wij  
eraan dat het nieuwe havengebied op de  
linkeroever een globale oppervlakte van ca.  
7.000 ha zal beslaan. Dat men al twee jaar  
gestart is met deze procedure wanneer men



nog in de onzekerheid verkeert omtrent de goedkeuring van het Baalhoekproject door Nederland, bewijst *andermaal* hoe weinig consequent onze havenplannen van regeringszijde worden ontworpen en uitgevoerd.



Met betrekking tot het beruchte Baalhoekproject schijnen de onderhandelingen met Nederland tijdens het voorbije jaar in een impasse te zijn geraakt. Onze noorderburen, die blijkbaar geen kanaal doorheen het Verdrunken Land van Saeftinge wensen, stelden hun eisen steeds hoger zodat de realisatie van het project fel wordt betwijfeld. Ook het verwachte akkoord voor de doorsteek van Bath kwam in 1971 niet. Wat meer is: een gewijzigd tracé werd door Nederland voorgesteld teneinde het gebied van Saeftinge te vrijwaren. Zoals voor de Gentse plannen blijft Nederland ook hier de eisende partij.



Ondanks het feit dat het Baalhoekproject en de doorsteek van Bath door de Nederlandse regering steeds niet zijn goedgekeurd, werd de ontsluiting van de linkeroever verder doorgedreven. Op 1 april werd immers de bouw aangevat van de Kallosluis, die vorig jaar voor 1,256 miljard frank aanbesteed werd. In feite bestemd voor het versassen van duwkonvooien, zal de sluis zeeschepen schutten zolang de geplande Baalhoeksluis er niet is. De toegangssluis van Kallo zal 360 m lang zijn bij 50 m breed met een drempel van 12,50 m onder LW. De werken zullen 4 jaar in beslag nemen.



#### ANTWERPEN-RECHTEROEVER

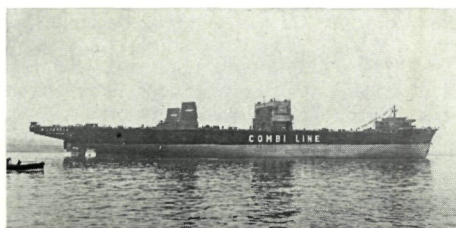
Op 1 juni werd de pijpleiding naar Rotterdam eindelijk in gebruik genomen door de Antwerpse raffinaderijen Esso en SIBP. De derde partner in de RAPL, nl. Chevron Petroleum Company, was toen nog niet klaar met zijn opslag- en pompinstallaties op de linkeroever. De bouw van de pijplijn - 105 km lang met 24" doorsnede - startte op 15 mei 1970 en kostte ca. 1,3 miljard B.F. Ongeveer 8 miljoen ton olie werd in het voorbije jaar aangevoerd. Aangezien ook R.B.P. en Albatros de olieleiding zullen gebruiken, voorziet men voor de 5 voormelde raffinaderijen een globale capaciteit van 49 miljoen ton in 1975, zodat reeds aan de bouw van een nieuwe pijplijn wordt gedacht. Men herinnert zich dat onze regering op 8 oktober 1968 haar akkoord gaf tot de aanleg van de RAPL, hetgeen bij ons een ware havenoorlog ontketende.



In het kader van dit bondig maritiem overzicht van het jaar 1971 is het ons niet mogelijk de volledige opsomming te citeren van de talrijke ondernemingen, die zich tijdens het afgelopen jaar in de Antwerpse havenzone kwamen vestigen, er hun installaties uitbreidden, of opties namen voor een inplanting op de linker Scheldeoever. Vermelden wij alleen dat de Antwerpse haven-industriezone zich uitbreidde van 127 ha in 1950 tot bijna 3.000 ha in 1971. Op de rechteroever zijn de terreinen voor nieuwe industrievestigingen praktisch uitgeput. Alleen in de omgeving van de geplande havendokken ter hoogte van het B2-kanaaldok zijn enkele honderden ha nog beschikbaar.



In de loop van 1971 werden talrijke nieuwe scheepslijnen met Antwerpen als aanleghaven ingehuldigd of uitgebreid. Wij besparen u de gedetailleerde opsomming ervan om enkel te vermelden dat onze metropool voor het ogenblik aangedaan wordt door schepen van 70 verschillende naties, die er nagenoeg 300 regelmatige lijndiensten verzekeren naar circa 800 overzeese bestemmingen, wat een frequentie van meer dan 13.000 afvaarten per jaar betekent.



#### HOBOKEN

Het eerste lichterschip van het Lash-type, dat ooit op een Europese scheepswerf werd gebouwd, liep op 1 december van stapel bij « Cockerill Yards Hoboken ». De « BILDERDYK », gebouwd voor rekening van de Holland Amerika Lijn, heeft een draagvermogen van 43.000 ton bij 37 voet en zal 83 lichters van 460 ton kunnen vervoeren tegen een snelheid van 18 knopen dank zij een Sulzer 9 RND 90-motor van 26.100 BHP bij 122 omw/min. Onze scheepsbouwindustrie blijft dus aan de spits van de vooruitgang en doet *andermaal* haar aloude wereldfaam eer aan. De bouw van de « BILDERDYCK » is ongetwijfeld een prestatie waarop ons land prat mag gaan.





### ALBERTKANAAL

In afwachting dat het Albertkanaal volledig voor 9.000 ton-duwkonvooien wordt gekalibreerd, had op 6 april een « avant-première » plaats toen het traject Luik-Antwerpen voor het eerst volledig werd afgelegd door een konvooi samengesteld uit twee duw-schepen en 12 lichters. De barken waren van het « Ra »-type, terwijl de « LEGIA » en de « ANTWERPIA » voor de nodige voortstuwung zorgden. Deze « avant-première » was een prestatie van de rederij « Rhenus Antwerpia ».



### CONCLUSIE

Men zal zich herinneren dat 1970 een vrij woelig jaar was op gebied van nationaal havenbeleid. Zoals we zagen, verliep het jaar 1971 daarentegen eerder rustig. Geen nieuwe ontwerpen, weinig polemieken en geen spectaculaire beslissingen van regeringszijde.

Niettemin tekende de algemene oriëntatie van 's lands havenpolitiek zich duidelijk af. Inderdaad, de plannen die in uitvoering waren of in de nabije toekomst worden verwezenlijkt, beogen de uitbouw van onze drie grote zeehavens tot autonome havens

voor maximum 125.000-tonners. Nu de grote Westeuropese havens zich op wereldschaal organiseren rekening houdend met de specialisatie en de schaalvergroting in de scheepvaart, zal dergelijke optie de langzame degradatie van onze zeehavens tot regionale havens met beperkt hinterland voor gevolg hebben.

Bovendien is het duidelijk dat de uitbreidingsplannen van Gent en Antwerpen in een impasse verkeren, zodat het hoogst twijfelachtig wordt of deze havens, althans in de optiek van de bestaande projecten, ooit voor 125.000-tonners toegankelijk worden.

De oplossing ligt nochtans voor de hand: Zeebrugge, Gent en Antwerpen verbonden door een zeekanaal vanuit onze Noordzeepoort en beheerd als een geïntegreerd havengebied. Het is reeds lang bewezen dat deze realisatie nautisch en technisch mogelijk is en economisch verantwoord is. Maar hiervan wil onze regering niet weten. De toekomst van onze havenconomie ziet er bepaald niet rooskleurig uit.



h.r.  
30-12-71.



Na het succes van de langspeelplaat «**Zeemansliederen**» is eindelijk de lang verwachte bundel met «**Zeemansliederen**» verschenen.

Vijftig van de beste internationale zeemansliederen, mooi gepresenteerd, met talrijke illustraties en dit voor slechts 60,- Fr.

Beperkte oplage van 900 genummerde eksemplaren. Hieronder vindt U een kleine keuze uit de inhoud, die nog vele andere liederen vermeldt en reeds voor 60,- Fr BTW inbegrepen, verkrijgbaar is.

Vertrek naar Island  
Le grand Coureur  
Kapitein Baert  
Pauvre Marin  
Au 31 du mois d'Août  
Anchors aweigh

Kaperslied  
Les trois marins de Croix  
Bless' em all  
Oldsailers never die  
La fille du roi d'Espagne  
Matrozenlied

Suite au succès formidable du LP «**Chants du marin**», nous avons décidé de publier un **chansonnier marin**. Vous trouverez ci-dessus quelques titres du LP repris dans cet excellent recueil.

Ces 50 chansons, choisies parmi les meilleurs chants marin, d'une présentation agréable avec de nombreuses illustrations, ne coûtent que 60,- Fr, TVA comprise. L'édition en est limitée à 900 exemplaires numérotés.

# 50 ANS APRES



activité  
navale belge 14-18

ACTIVITE NAVALE BELGE 14/18(8)

APRES LE « KINGANI », AU TOUR DU « VON WISSMAN »

***j. verleyen***

La capture du « KINGANI » eut un retentissement considérable. On serait même tenté, en voyant les choses avec un demi-siècle de recul, de dire que l'on a donné trop d'importance à cette petite action navale, tout ceci bien entendu sans diminuer le mérite des braves qui y ont pris part. Le Roi d'Angleterre ne se contente pas de féliciter la mission navale. Il accorde à Spicer-Simson la fameuse D.S.O. et la promotion au grade de Commander. Le Commandant GOOR reçoit pour sa part l'ordre de la Couronne et, pour une première fois, la Croix de Guerre. On va même jusqu'à dire que le « KINGANI » « was the first German warship to be captured and transferred to the Royal Navy ».

A la base de la Kalemie, on ne s'endort pas sur les lauriers. On se met à la tâche pour renflouer le « KINGANI » dont, fort heureusement, la machine est intacte. Selon les principes de Spicer Simson et de Goor, toute la superstructure est enlevée de façon à offrir le moins de cible possible. La barre est déplacée vers l'arrière de manière à dégager une belle plage avant pour la pièce de 75. La pièce du « KINGANI » est placée à l'arrière. Il s'agissait d'une pièce anglaise enlevée à un navire marchand coulé dans l'Océan Indien par le « KONIGSBERG ». Une réserve de 200 obus a été trouvée à bord. Le tout est rondement mené puisque déjà le 17 janvier, l'ex « KINGANI » fait ses essais. Il est du reste grand temps car, quelques jours auparavant, le 14 janvier, une violente tempête a fait déferler de grosses lames par dessus le môle encore trop chétif et c'est la catastrophe. Les embarcations, mal abritées dans cet embryon de rade, sont durement malmenées. Le « VENGEUR », la « NETTA » et le « H.M.S. TOUTOU » sont hors d'usage (hélices brisées).



Eh bien, Monsieur Verleyen, il est exact que le « KINGANI » fut promptement réparé grâce à l'aide de techniciens de la Compagnie des Chemins de Fer des Grands Lacs venus prêter main forte aux hommes de la flottille. Mais il y a une chose que je dois rectifier, c'est l'origine du canon du « KINGANI ». Ce n'était pas une pièce anglaise mais bel et bien un canon revolver allemand de 37 mm. Et je puis vous en fournir la preuve encore maintenant et dans cette pièce. Voyez au dessus de ma bibliothèque, à côté de la maquette, il y a une douille d'obus et un obus complet. Allez me les chercher. Rassurez vous, l'obus complet est déchargé depuis longtemps. Vous voyez qu'il s'agit nettement d'obus de 37 mm et vous pouvez lire la provenance sur les douilles « Patronenfabrik Karlsruhe 1903 et 1898 ».

Quand nous avons abordé le « KINGANI », il y avait encore deux obus non utilisés dans le chargeur du canon revolver. Nous nous les sommes partagés comme souvenirs, Spicer et moi. Quant à la douille, elle a été gravée par le brave sous-officier armurier Baptiste qui m'en a fait cadeau. Vous remarquez qu'elle porte l'inscription : « TAMBWA, 26 décembre 1915, capture du S.S. KINGANI ». Nous appelons en effet cet engagement le combat de la baie de Tambwa. Cette petite baie est située à une quinzaine de kilomètres au sud de la Lukuga et c'est à cet endroit que les patrouilleurs allemands se rapprochaient de notre rive après avoir contourné soigneusement notre zone de tir de la Lukuga. De là ils pouvaient observer les travaux de construction du môle se profilant au nord sur les eaux du lac.

Puisque nous en sommes à parler d'objets souvenirs, je peux vous signaler qu'il existe encore une autre relique du « KINGANI ». Il s'agit du pavillon du bateau ennemi dont j'ai fait don au Colonel STINGHLAMBER. Celui-ci en a fait don au War Museum de Zeebrugge.

L'ex-« KINGANI » était donc en état de reprendre la mer. Il ne restait qu'à lui donner un nom. Le Commander Spicer-Simson pria l'épouse d'un des officiers belges, venue au lac pour passer les fêtes de Noël et qui avait assisté, non sans émotion, à l'engagement de choisir le nom et d'être la marraine de l'unité (n.d.l.r. il s'agit de la défunte Madame GOOR). La dame choisit le nom d'un petit oiseau qui lui était cher et le « KINGANI » fut rebaptisé « H.M.S. FIFI ». C'est sous ce nom et sous le pavillon de la Royal Navy que l'unité fut remise en service.

Mais, Commandant, il y a une question que je me suis toujours posée depuis avant-guerre. Pourquoi le « KINGANI » fut-il remis aux Anglais ?

C'était normal, n'est-ce pas et tout-à-fait conforme aux lois de la guerre sur mer. Les Anglais avaient en effet été les premiers à aborder le « KINGANI ». Le Commander

Obus de 37 mm, provenance... «Patronenfabrik Karlsruhe»

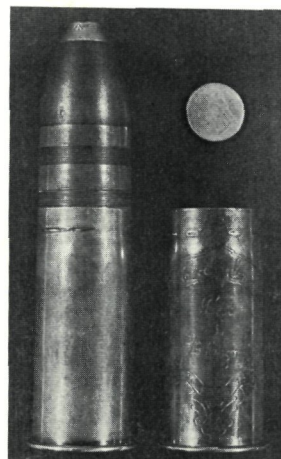
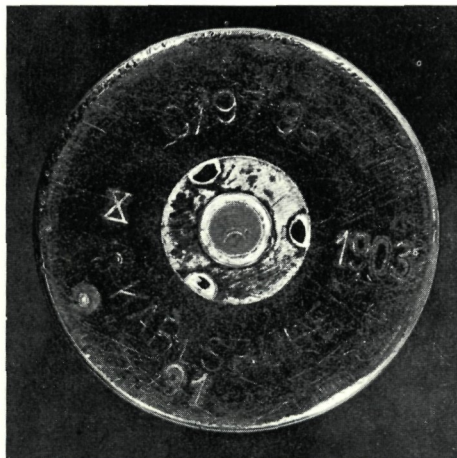
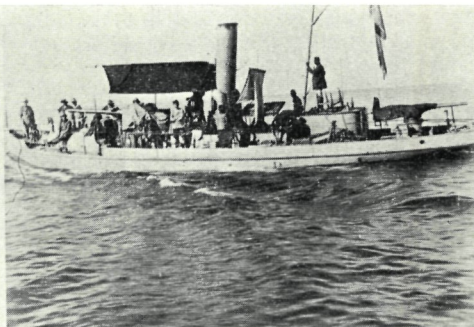




Photo trouvée sur un cadavre allemand. Elle représente le «Hedwig von Wissmann» avant la guerre. L'unité bat le pavillon de la marine marchande.



Le H.M.S. «FIFI» (ex-Kingani). On distingue nettement la pièce de 75 à l'avant et le canon-révolver de 37 à l'arrière.

Spicer-Simson a du reste touché une prime de prise selon les vieilles traditions de l'Amirauté. Je dois dire qu'il a partagé cette prime avec moi.

Sitôt le «H.M.S. FIFI» en état, nous profitons du fait que nous possédons enfin une unité de haute mer, si l'on peut dire, pour entreprendre, Spicer et moi, avec un équipage mixte belgo-anglais, une patrouille qui devait nous mener de la Kalemie jusqu'au sud du lac, à Melire, ancien port d'attache de l'«ALEXANDRE DELCOMMUNE» et au port rhodésien de Kituta qui avait été le port d'attache du «CECIL RHODES» coulé par les Allemands. Il s'agissait de réorganiser des postes de bois et de constituer à M'pala et à Baudouinville, chez les accueillants Pères de ces deux missions, des dépôts d'essence et de munitions. Nous espérions surtout rencontrer le «VON WISSMAN».

Je dois ici rendre hommage au courage de ces braves Pères Blancs d'Afrique qui ont pris de gros risques pour nous aider. Si les Allemands avaient débarqué à proximité de la mission et avaient trouvé dans les caves les dépôts d'essence et de munitions, ces bons Pères auraient passé un mauvais quart d'heure. Je me souviens encore qu'il y avait parmi eux un Père de nationalité hollandaise, le R.P. Zoutmilder. Et bien, c'était le plus enthousiaste pour nous aider !

Mais, ce à quoi nous étions bien loin de nous attendre, c'est que devant le premier poste de bois devant lequel nous nous présentâmes, nous fûmes reçus à une distance de 500 mètres environ, par une volée de balles que ne firent heureusement de dommage qu'aux tôles du «FIFI». Je leur criai, en swahili d'abord et en français ensuite, un «Cessez le feu !», accompagné, Dieu me le pardonne, d'un «Nom de Dieu» qui, je crois, eut le don de faire cesser cette fusillade. Descendu à terre en canot (et en levant les bras), je fus reçu par une pointe de baïonnette aux mains d'un sergent congolais qui, avec sept hommes, assurait la garde de ce point de la côte belge. Lorsque je lui eus expliqué que j'étais un officier belge et que le bateau, sur lequel ils avaient tiré, était devenu, après un combat, notre bateau, il se mit d'abord au garde-à-vous et présenta l'arme. Ensuite, il s'exclama qu'il était un «pombufu» et qu'il avait manqué de tuer des «boula matari» et des «inglisi» en les prenant pour des «basaki». Je le félicitai chaleureusement et avec une franche admiration et lui serrai la main avec effusion. Il en fut d'abord étonné mais ce geste le remplit visiblement de joie. Je dois dire que, de retour à la Kalemie, je le recommandai pour une citation à l'O.J. bien méritée pour lui et les sept soldats qui formaient son détachement. Au moment de partir, il nous demanda de passer son détachement en revue et lui fit présenter les armes en grand style.

Un accueil semblable nous fut réservé dans l'extrême sud du lac, Kituta, en zone tenue par les Britanniques, par un détachement de «Pathans». Ils ne connaissaient évidemment que quelques mots d'anglais et, pour eux, le swahili était la langue des Allemands. Un tonitruant «Dont schoot God damn it !» mit fin à la fusillade et nous pûmes refaire notre provision de bois sec.



Een feit blijft, dat wanneer de kapitein ter zee Spicer-Simson van de Royal Navy tegen einde oktober aan het meer toekwam, wij net de bewapening van de « DELCOMMUNE » hadden beëindigd en deze eenheid van 70 ton op het voorschip, vrij van alle hindernissen, onze twee meest fameuze stukken droeg. « GOOR », zegde Simson mij : « Goor, U geeft mij de indruk van een huishoudster die ons al haar eieren in hetzelfde mandje heeft geplaatst ; en welk mandje ! ! ».

De « NETTA » arriveerde aan de Lukuga omstreeks half-november, een weinig na de Britse « motorlaunches ».

Wij hadden tot dan toe de gewoonte aangenomen om onze kleine eenheden ter beschutting in de Lukuga binnen te brengen. Dit maneuver bestaande uit het overschrijden der verschillende drempels in de bedding, was bij laagwater gevaarlijk voor onze rompen en nog meer voor de schroeven ; bij slecht weder, als het meer zich ontketende, was het maneuver onuitvoerbaar en moest er buiten op het luwen van de storm gewacht worden. De Britse Kommandant wilde zijn schepen niet het risico van dergelijke acrobatische manoeuvres laten doorstaan, vooral omdat de schroeven zijner eenheden minder beschermd en hun triplexrompen kwetsbaarder waren. De bouw van een haventje te KALEMIE werd dan ook beslist.

Onmiddellijk begonnen, tekende de stenen pier zich reeds zo goed af dat ik tegen 23 december besloot er de « NETTA », de kanonneersloep en de vedette veilig af te meren. Kapitein Simson liet twee dagen later op de 25ste de « MIMI » en de « TOUTOU » te water.

De 25ste, met Kerstdag, wiegde een flottielje kleine schepen rustig, in het zachtgolvende meer, de kanonnen kranig naar het open meer gericht en in het heldere water niet alleen de kleuren van de Royal Navy maar ook de Belgische weerspiegeland.



#### **Une réponse à un problème.**

Chez les jeunes ménages de notre Marine, se pose souvent le problème du Baby-sitting : le mari navigue ou est à son travail, Madame ne peut ni faire des courses ni aller chez sa coiffeuse ! La ville d'Ostende apporte la réponse à ce problème.

Elle ouvre en effet en plein centre du quartier commerçant, rue St-François, une garderie d'enfants où, de 14 à 18 heures chaque jour, une jeune femme puéricultrice reçoit et occupe les enfants qui lui sont confiés et ce pour 10 F l'heure.

Si l'expérience est concluante, nul doute que le dynamique collège échevinal et principalement l'échevin Mr Van Hooren donnent plus d'extension encore à ce qui n'est qu'un début.

# BUNDESMARINE



## LE BARRAGE SUR L'EIDER DOIT PROTEGER ET RESTAURER UN DELTA ENSABLE

C'est à un rythme ultra-rapide que se poursuivent en Allemagne du nord les travaux d'achèvement d'une des plus grandes réalisations hydrauliques européennes. Seuls les Pays-Bas, dans leur souci de protéger leurs côtes et même de gagner sur la mer, surpassent l'Allemagne et ce projet d'endigement dans le delta de l'Eider, ce fleuve de 150 km qui sépare de Schleswig du Holstein. La large embouchure de l'Eider, sur la côte ouest de ce Land septentrional, sera protégée des assauts de la mer du Nord par une digue transversale longue de 5 km. Une écluse sur cet énorme barrage maintiendra le trafic entre la mer et le fleuve. Deux événements, qui prirent chacun l'envergure d'une catastrophe, ont amené les responsables à décider un changement radical des conditions qui géraient le secteur économique des eaux. En 1962, un raz de marée dévasta de grandes contrées d'Allemagne du nord, inondant certains domaines ruraux situés largement en amont sur l'Eider. Le second danger était constitué par l'ensablement de ce fleuve et de ses bras secondaires.

En quelques dizaines d'années, la mer du Nord avait, par le jeu des marées, rejeté à l'intérieur du pays quelque 50 millions de mètres cubes de sable, ôtant chaque année à l'Eider quelques degrés de sa pente naturelle. Seuls quelques bateaux à fond plat pouvaient encore emprunter un étroit passage, là où s'était déployé un intense trafic de marchandises entre la mer du Nord et la Baltique, avant que le canal de Kiel, vers la fin du siècle précédent ne draine la quasi totalité de la marine marchande.

## La rage des flots

Le problème de l'ensablement se fit plus aigu quand, avant la seconde guerre mondiale, on construisit un petit barrage en amont. Cette mesure de protection s'avéra inefficace et même nuisible, car le barrage retenait bien les vagues envahissantes, mais bloquait en même temps, toujours plus haut dans l'embouchure, le sable alluvial qui, tel un énorme bouchon, menaçait 2.000 km<sup>2</sup> de pays assèché et fertilisé. L'intervention incessante des dragues et des stations de pompage était sans effet sur la rage des flots. Après de longues expériences, les hydrauliciens ont construit, en béton, une maquette à l'échelle qui leur a permis de définir le meilleur emplacement pour ce barrage ; désormais, à chaque marée basse, leur ouvrage entraînera dans la mer par ses cinq ouvertures les tonnes de sable stockées dans l'Eider. Lors des grandes marées d'équinoxe ou à l'annonce d'un raz de marée, les écluses seront fermées par des portes d'acier d'un poids de 75 tonnes. Sur les côtés, deux digues protégeront le nouveau bassin deltaïque contre toute autre influence négative de la mer du Nord, que les embarcations ne pourront plus atteindre que par une seule écluse. Sur une île artificielle, protégée par une énorme jetée, vient d'être achevé le gros œuvre des parties essentielles de cet ouvrage. Pour consolider les fondations sous le niveau de la mer, 600 spécialistes ont supervisé l'apport de quelque 40.000 tonnes de pierres, venues de Suède par bateau. Pour finir, la digue sera remblayée à l'endroit où, actuellement, un pont provisoire de 900 m de long relie les deux rives du delta.

**j. de ridder**



La patrouille se déroula ensuite normalement et à Melire nous pûmes refaire notre provision de viande dans cette région qui est très giboyeuse.

Nous venions de rentrer depuis 3 ou 4 jours à la base, lorsque, à l'aube, les vigies de la position vinrent me prévenir de l'approche d'un bâtiment ennemi. Je ne fis qu'un bond jusqu'à la tente de Spicer-Simson pour le prévenir. Ceci entraîna une ruée du personnel des deux flottilles vers le lac. Rappelons bien que nous ne disposions à ce moment que du « FIFI », du « MIMI », du « MOSSELBAK » et de la « VEDETTE ».

Nous ne mîmes pas longtemps à nous rendre compte qu'il s'agissait du « VON WISSMAN ».

Ce ne fut que vers 8 heures que le signal du départ fut donné. Le « MOSSELBAK » partit le premier eu égard à sa faible vitesse. Il fallait attendre que le « FIFI », dont les feux dormants devaient être poussés, soit en état d'appareiller. C'était sur lui que nous devions compter en vue d'une poursuite éventuelle du bateau ennemi. C'est pourquoi, Spicer et moi, nous embarquâmes à son bord ainsi que le Lieutenant Dudley. En effet, dès 9 heures, nous ne pouvions plus compter sur les autres unités disponibles car, à partir de cette heure, un vent violent du sud, soufflant dans l'axe du lac, soulève sur celui-ci de grosses lames. Le Commandant Wainwright commandait le « MIMI ». Le « MOSSELBAK » était aux ordres du Lieutenant belge Wauthier et le sous-officier Baptiste commandait la « VEDETTE ». Comme on pouvait s'y attendre, le « MOSSELBAK » fut, malgré son avance, rapidement distancé par ses trois compagnons.

Le « VON WISSMAN » ne fut relevé dans la N.E. que vers 9 h. par les unités lancées à sa poursuite. Du haut des collines de la Kalemie, les vigies avaient pu le repérer plus vite que les petites unités sans superstructures. Il était encore hors de portée, lorsqu'il fut pris en chasse, le « FIFI » en tête. Vers 9 h 30, apercevant la flotille alliée, on le vit brusquement virer de bord et pousser ses feux pour échapper à la rencontre.

(à suivre)

La flottille alliée au début de 1916. De g. à dr. Le VENGEUR, Le FIFI, la NETTA et les vedettes anglaises



## **BELGISCHE MARITIEME OORLOGSAKTIVITEITEN 1914-1918 (vervolg)**

### **50 jaar later gezien**

(korte inhoud van het in het Frans gepubliceerde vervolg van de artikelenreeks door J. VERLEYEN (zie NEPTUNUS 1970 nr 6).

### **Versterkingen**

De obussen van de 5c7 geraakten vastgeklemd ten gevolge van de vele weigeringen ; we vonden in de hulzen zwart poeder van jachtpatronen !!! Wij vervingen dit op goed val 't uit door kordiet welke wij ontleenden uit de Britse 75 mm's.

De in herstelling zijnde « DELCOMMUNE » schijnt blijkbaar steeds door de nachten onzer vijanden te spoken ; met buitengewone stoutmoedigheid proberen zij immers 's nachts de inham van de Lukuga te bereiken om er drijvende mijnen in los te laten (laten we er ons aan herinneren dat de Lukuga zich niet in het meer werpt, maar veeleer als overloop dienst doet, en dus bij hoge waterstanden een gedeelte van het Tanganikawater opsloopt). Drijvende mijnen konden dus also de Lukuga binnendringen. Een dezer tuigen, het jaartal 1915 en de benaming « Karlsruhe » vermeldende, vonden wij rollend langs de rotsachtige bedding van de waterloop, niet ver van de « DELCOMMUNE », tussen de rotsachtige drempels welke wij er met behulp van springstoffen uitgegraven hadden, met het inzicht om de tewaterlating in het meer van ons schip te bespoedigen. Vooral gezien de aanduiding van het jaartal 1915 op het duivelse tuig vermeld, stelden wij verwonderd vast dat het de vijand gelukt was de BLOCUS van de Indische Oceaan te doorbreken.

### **Het betreft zonder twijfel de blocusdoorbreker « Planet ».**

Het is ons niet mogelijk verrassingspatrouilletochten te ondernemen om een vijand te snappen, de motoren van onze kanonneersloep maken een oorverdovend hels gerucht en onze uitlaat trekt lange opvallende roodachtige slierten door de duistere nacht. Maar verscheidene malen betrappen wij bij dageraad de « KINGANI » of de « VON WISSMAN » in de omgeving van de LUKUGAINHAM en vallen wij hen uit de overbeplantingen komend onmiddellijk aan, zonder dat zij het gevecht aanvaarden. Het wordt telkens een vruchteloze achtervolging. Bij iedere, dezer onvruchtbare uitvallen denk ik meer en meer terug aan de 8 knopen van de « PRINCE LEOPOLD » die rustig te Boma zijn banaal bestaantje voortzet, terwijl ondertussen hier...

De Britse navale zending is onderwijl aangekondigd en wij ontvingen het formeel bevel om niets meer tegen de vijand te ondernemen alvorens over de « DELCOMMUNE » te kunnen beschikken, alsook over de « NETTA » (onderweg naar het Tanganikameer) en... « last but not least » over de HMML « MIMI » en « TOUTOU » (HMML : His Majesty Motor Launches).

Wij hadden nog slechts een zeer vaag idee over de bewapening der door ons gekende vijandelijke eenheden ; maar uit de aanvallen op M'TOA in oktober 1914 en op BARAKA in juni 1915 konden wij afleidend veronderstellen dat de « VON GOTZEN » de 4 duim en meerdere 8c8 van de in de Rufidji gekelderde « KONIGSBERG » bezat. Dat de « VON WISSMAN » een 8c8 droeg en de kanonneerboot, die wij later als de « KINGANI » identificeerden : twee 5c4. De van de « MOWE » en de « KONIGSBERG » geredde motorsloepen : revolverkanonnen 3c7. Deze gissingen overtroffen misschien in zekere zin de werkelijkheid ; maar veelvuldige wijzigingen werden, zoals wij later zouden weten, regelmatig aangebracht aan de bewapening der vijandelijke eenheden.

Wij, Britten en Belgen verenigd, zouden kunnen gaan beschikken over twee marinestukken 7c5 die het met hoop van zegen konden opnemen tegen de 8c8 marinestukken van de Duitsers, één stuk van 5c7 waarvan het rendement merkkelijk was verbeterd door de vervanging van het kruut der obussen ; drie Britse 4c7 marinestukken die het hoofd konden bieden tegen de Duitse 5c4's. En tenslotte over een « pompom » 3c7 revolver die minstens evenwaardig was aan de Duitse 3c7 revolvers.

Maar het eeuwig probleem der geschutsplatformen bleef bestaan voor onze twee beste stukken : wij beschikten slechts over de « DELCOMME » ; uit dit heropgelapt wrak konden wij op zijn best verhoppen om er maximum 5 knopen uit te halen. Gelukkig maar dat de geluksfee in de moeilijkste momenten glimlachend en handje toesteeckt aan hen die blijven hopen en vertrouwen op betere tijden.



### Un intérêt complémentaire pour le tourisme

De ces travaux de domptage de l'Eider, que les spécialistes du monde entier ont suivi avec intérêt, le tourisme profitera grandement. Sur la digue de cinq kilomètres, une large route sera aménagée, qui raccourcira d'une heure le trajet des automobilistes se rendant de Hambourg aux stations balnéaires de la presqu'île d'Eiderstedt. Une attraction technique les y attend : le tunnel à deux voies qui traverse les constructions en acier du barrage lui-même. Un autre effet secondaire à l'avantage du tourisme ne manquera pas d'être la construction, derrière le tronçon au nord de la digue, d'une station de cure. Sur les 17 ha gagnés sur la mer grâce à l'ensablement naturel s'élèvera un grand ensemble vacancier avec hôtels, restaurants, piscines, ports de plaisance et diverses installations sportives. Une exploitation agricole de ce nouveau domaine est aussi en projet.

### Lutte contre la pollution de l'eau par l'industrie

Voici encore quelques précisions en ce qui concerne la plus grande installation d'épuration industrielle des eaux usées de Dornum, dont question ci-dessus.

L'installation peut traiter tous les jours 65.000 m<sup>3</sup> d'eaux usées et les rendre à 95 % biologiquement pures. Il a fallu d'importants travaux de recherche pour créer les conditions techniques permettant de faire intervenir les bactéries, qui sont seules en mesure de purifier les eaux usées rejetées par l'industrie chimique. L'installation avait été mise en chantier dès 1958, mais il a fallu attendre que les chercheurs aient trouvé le système idéal.

### Déclassement du GUSTAVE ZEDE ex-SAAR

C'est en 1934 que le ravitailleur de sous-marins « SAAR » fut commissionné par la Kriegsmarine. Construit par les chantiers Krupp-Germania à Kiel, transféré par les Etats-Unis à la France en 1948 et rebaptisé « GUSTAVE ZEDE », le bâtiment de commandement français vient d'être déclassé par la Marine Nationale. Cela signifie la fin de l'un des derniers bâtiments de la Kriegsmarine qui avait survécu après la seconde guerre mondiale.

Ci-dessous quelques caractéristiques de ce navire qu'il ne faut pas confondre avec l'actuel bâtiment de soutien logistique pour dragueurs de la Bundesmarine « SAAR » (A65) entré en service en 1961 :  
déplacement : 2.895 tonnes,  
longueur : 308 ft,  
tirant d'eau : 14 ft,  
propulsion : 3.260 CV,  
vitesse : 16 nœuds,  
rayon d'action : 9.400 milles à 11 nœuds,  
armement : 3 x 105 mm, 4 x 40 mm AA  
et 8 x 20 mm AA,  
équipage : 364.

### Risque de pollution des côtes de Floride par un sous-marin allemand

C'est le 1er août 1942 que le U-166 fut coulé dans le golfe du Mexique au large de la Nouvelle-Orléans. Depuis lors le sous-marin allemand est à la dérive, actuellement le submersible aurait été localisé à soixante mètres de fond et à une trentaine de milles de la côte ouest de la Floride, au large de la baie de Tampa.

Selon la presse américaine, il serait possible que le U-166 ait pu transporter une cargaison de 200 tonnes de mercure destinée au Mexique.

Au prix actuel du mercure, ces 200 tonnes pourraient rapporter près de cent millions de francs. Il y a là de quoi allécher certaines sociétés de récupération. Toutefois celles-ci devront compter avec l'existence probable de munitions à bord, dont l'explosion pourrait répandre le mercure dans l'océan et anéantir toute l'industrie des pêcheries de la Floride.

### Vers la suppression des miliciens dans la Bundesmarine

La « Bundeswehr » n'existera plus sous sa forme actuelle dans les années quatre-vingt; elle sera remplacée par une armée de métier et une milice composée d'appelés assurant un service « court » a affirmé devant le Bundestag, Mr Helmut Schmidt, ministre de la Défense de la R.F.A. La reconversion, a-t-il souligné, s'impose parce que les armes deviennent de plus en plus coûteuses et compliquées. De plus, a ajouté le ministre, le temps légal ne pourra pas être maintenu pour des raisons d'ordre psychologique, les Etats-Unis voulant notamment le service militaire en 1973.



## répertoire biographique

**Maximiliaen Tureyn**  
aussi **Tereyn, Terreyn**  
AR 566

Capitaine corsaire d'Ostende (1676), commande le « ST.-MARIA » de 12 Tx., En 1677, « ST.-PETER », en 1678 le « ST.-ANNA » et la « TRINITE », en 1684 le « ST.-PIERRE ».

**Daniel Terlinck**  
AR 566

Capitaine corsaire d'Ostende (1677) commande le « CAROLUS SECUNDUS » chaloupe de 1c. et 1 pierrier.

**Mathijs Teerlinck**  
aussi **Teirlinck**  
AR 566

Capitaine corsaire d'Ostende, commande en 1675 le « EEN-DRACHT » chaloupe groenlandaise armée en guerre et en 1677 un navire de 12 Tx. appelé « HET KAPMES ».

**Nicolas Turck**  
AR 566

Capitaine corsaire d'Ostende (1678), commande le « ST.-ANNA » diepois de 12 Tx. 2c. et le « HE DRIJVULDIGHEIT » senau de 8 canons et 6 pierriers.

**Gilles Timmerman**  
AR 568 (G)

Capitaine corsaire d'Ostende (1690) commande le « ST.-MICHEL » de 14 Tx. 2c. en 1692 et le « DE HOPE » de 10 Tx. en 1695.

**Jacobus Tant**  
aussi **Thant**  
AR 658  
AR 568

Capitaine corsaire d'Ostende (1693), Commande en 1693 le senau « LE POSTILLON » 60 Tx. 12 canons, 4 pierriers, 63 hommes.

**Jan Trene**  
AR 569

Capitaine corsaire d'Ostende (1708), Commande le senau 4c. de 50 Tx.

**Philippe Terreyn**  
(G) AR 569

Capitaine corsaire d'Ostende (1711), Commande en 1711 « L'AGILE » puis de « JUFROUWE MARIE ». Fit en 1712 six prises.



**Jacques Tobin**  
(BWI) (B et M)  
(Les colonies belges  
du XVIIIe André d'Hoist)

Capitaine marchand de la Cie à Ostende, commande en 1717, le « PRINCE EUGENE ». Sujet irlandais naturalisé, anciennement au service de la Cie Londonienne des Indes Orientales.

Fut le premier à faire flotter nos couleurs en Mer de Chine et à obtenir de l'Empereur Khang-Hi l'autorisation d'établir un comptoir sur la rive gauche de la rivière des Perles (1718).

## U

**Utenhove Antoine**  
(HM)

Capitaine de vaisseau de la flotte des Gueux. Appartient à une famille de vieille noblesse gantoise, les barons de Utenhove Hemstede.

**Usselinckx Guillaume**  
(BWI)  
G-H Dumont : Belges  
d'Outre-mer.

Il participa à la prise de Ten Briel, prit part au siège de Oudenaerde. Pris, il fut condamné au bûcher et périt le 9 janvier 1573.

Arversois de la religion réformée, s'établit en Hollande en 1585, après la prise d'Anvers par Alexandre Farnèse. Revendiqua dans une série de mémoires et brochures la liberté de navigation et de commerce sur mer ; il rédigea la Charte Constitutive de la Compagnie Néerlandaise des Indes Occidentales. Est encore appelé le père spirituel de la colonisation américaine car ce fut lui qui en dressa les plans avec précision.

## V

**Jean Vilain**  
(HM)

Capitaine de vaisseau sous l'amiral de Flandre, Jean van Blanckaert, en 1408 ; il est chargé avec quelques capitaines, par le duc de Bourgogne Jean-Sans-Peur, de protéger les convois de Flandre. Il semble que ces farouches gardiens, non contents d'assaillir les navires anglais, se paient aussi en nature sur les navires flamands au point que les capitaines doivent en être punis de bannissement.

**Hector Voorhoute**  
(HM)

En 1404, Capitaine de vaisseau de l'escadre de l'amiral van Blancquaert chargé par le duc de Bourgogne de la protection des convois de Flandre.

**Jacob Vogel**  
(HM)

Capitaine sous Charles-Quint.

**Jacob Vischer**  
(HM)

Capitaine de vaisseau en 1536.

**Jean de Vischer**  
(HM)

Prévôt de l'armée navale en 1533.

**Jan van der Vichte**  
(HM)  
Arch. Com. Nieup.  
lettres et chartes 312  
10 déc 1542  
Priem précis analyt.  
2e série III 274

1542-156..., capitaine dépendant du magistrat de Nieuport ; son navire est jeté par la tempête, au début décembre 1542, sur la côte de Douvres. Il avait pour schipper Michel Meyne.

**Christophe Vranckx**  
(HM)

Capitaine de vaisseau. Commande, de 1547 à 1550, le « JO-NAS » 25 Tx 165 hommes, puis le « DE GHEEST ». Sert sous l'amiral Jan Breydel.

**Erth Vulvalminck**  
(HM)

Capitaine, commande en 1553 le « WILTWANCK ».

**Gerard Vandenhenné**  
(HM)

Capitaine, commande en 1555 une des 20 hourques de Flandre qui reviennent d'Espagne, chargées de 350.000 couronnes que l'Empereur envoyait en Flandre. Cette flotte est attaquée le 11 août entre Douvres et Calais par 8 navires de Dieppe commandés par Louis de Bure, seigneur d'Espineville. Les Flamands perdent 6 navires de ce convoi - 5 navires français ont été coulés ou brûlés.

**Gerard Verheune**  
(HM)

Capitaine de vaisseau. Commande en 1554 et 1555, le « GRIFFON DE BRUGES ».

**Vaes Robert**  
(BW) (HM)  
AR Chambre des Comptes  
26119

Capitaine de vaisseau. Commande en 1565, sous l'amiral de Bourgogne Wacken, « LA BARQUE LATINE ».

**Jean de Vichte**  
(HM)

Capitaine de vaisseau. Commande en 1565 le « DAVID » sous l'amiral de Wacken.

**Jean Vesterman**  
(HM)

Capitaine de vaisseau. Commande en 1570 la « COUR DE BOURGOGNE ». Fait partie de l'escadre de l'amiral de Boussu.

**Lauwere de Vinck**  
(HM)

(1571) Capitaine, commandant la flotte de pêche de Dun-kerque armée avec l'accord des Etats pour faire face à la pression des Gueux de mer que la flotte royale a bien du mal à contenir.

**André Verhelle**  
(HM)

Capitaine corsaire d'Ostende en 1571. Combat contre les flottes des Réformés.

**Jacob-Cornil Vandergraes**  
(HM)

Capitaine en 1589.

**Pieter Volders**  
(HM)

Capitaine de vaisseau. Commande en 1589 le « CERF-VOLANT » de l'escadre de Flandre qui doit faire partie de l'Invincible Armada.

**Philippe de Vos**  
(HM)

Capitaine corsaire, ancien soldat devenu geôlier, il démissionne pour se faire armateur et commander des navires (1600-1606).  
En 1605, il navigue avec Michiel Jacobsen.

**Georges Vischer**  
(HM)

Capitaine 1600-1606.

**Jean Vergier**  
(HM)

Capitaine 1600-1606.

**Verbrughe Cornil**  
(HM)

Capitaine 1600-1606.

**Principe de Vandemont**  
(HM)  
Bib. Roy. de Belg.  
Ms n° 12304 - 12307  
pp 34 et 38.

Amiral de l'Armée Navale de Flandre sous Philippe IV.



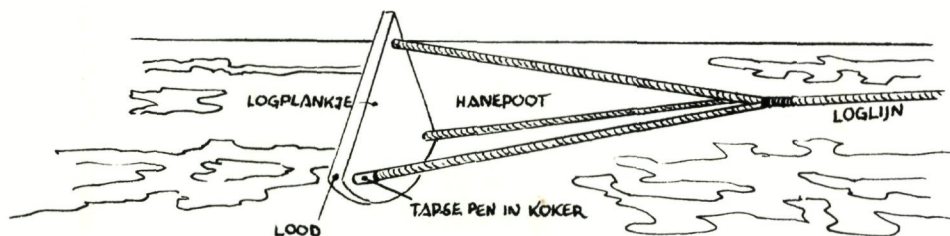


## woorden uit de zeemanskist

### **j. dreesen** LOG I

De LOG (Frans LOCH ; Eng. LOG ; Duits LOG) is een instrument om bij benadering de snelheid van een vaartuig te meten. Net als het kompas is het een basisinstrument van de navigatie.

Sedert de vroegste tijden was de zeevarende begaan met de vragen : « Welk is de VAART van mijn schip. » en « Welk is de VERHEID. ». Uitvinders hebben zich dan ook altijd ingezet om naar een oplossing van dit probleem te zoeken. Zo werd reeds door VITRUVIUS (Romeins bouwkundige uit de eerste eeuw voor Christus) een van schoepen voorziene as aanbevolen, die aan de zijde van het schip uitstak en door de omwentelingen een aanduiding van de verheid kon geven.



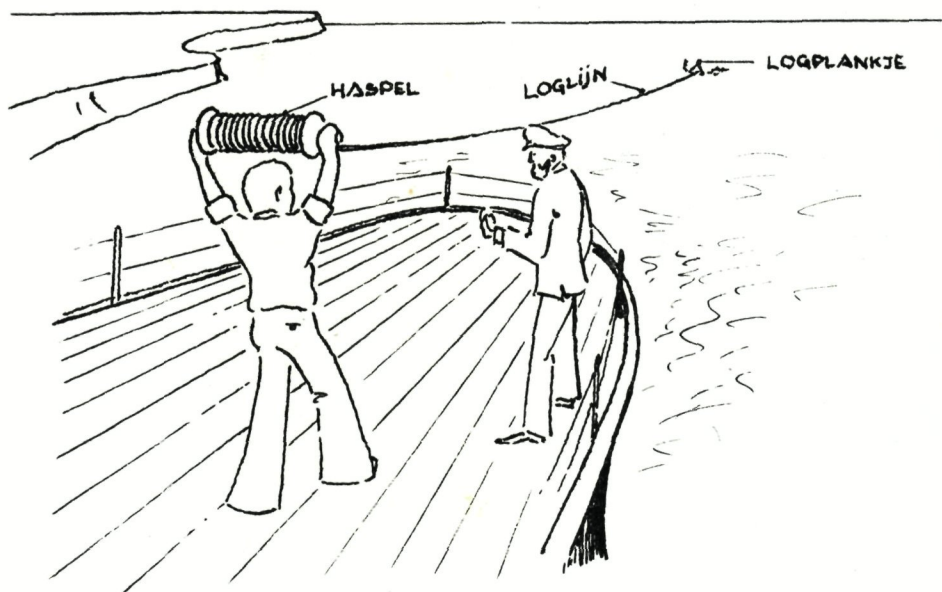
Een eerste vorm van snelheidsbepaling ontstond voor de zeevarende door vergelijking met zijn wandelsnelheid. Hierdoor kon hij onder de kust, met zijn toendertijd nog zeer langzaam vaartuig, een tamelijk goede schatting krijgen van zijn vaart. Eenzelfde resultaat bekwam hij door het verloop van de zandloper te vergelijken met de afstand tussen bv. twee kapen, afstand die hij op een kaart kon terugvinden of door overlevering kende. De aldus verkregen vaartnotitie werd bij gelijke wind- en weersomstandigheden gebruikt op de vaart buiten het zicht van de kust.

Zeer oud moet ook het GISSEN BUITEN BOORD zijn, waarbij door waarneming van het schuim of een drijvend voorwerp, dat langs het varende schip loopt, de benaderende vaart bepaald wordt. Waarschijnlijk was dit ten tijde van Columbus de algemeen gebruikte methode van vaartbepaling, want tot nog toe blijkt uit geen enkele tekst, tekening of schilderij het bestaan van een log of iets dergelijks. De eerste vermelding van een instrument om de vaart te bepalen zou blijken uit een inschrijving, gedateerd januari 1521, in het scheepsjournaal van Magellaans reis rond de wereld. Waarschijnlijk ging het hier over een HANDLOG (Frans LOCH A BATEAU ; Eng. HANDLOG ; Duits HANDLOG) waarvan een eerste volledige beschrijving van de hand van een Engels auteur WILLIAM BOURNE in 1574 verscheen.

Maar laat ons even teruggaan naar het GISSEN. Het is namelijk zo dat deze methode van vaartbepaling door de Nederlanders gebruikt werd op de Oost-Indië vaart van het begin af tot op het einde van de 18de eeuw (het veelvuldige gebruik van deze methode aan boord van Hollandse schepen werd reeds in 1623 door GUNTER, een Engels wiskundige, geciteerd). Meldenswaardig ook dat de Compagnie geen andere methode van vaartbepaling toeliet. De voorschriften hieromtrent gaven aan dat op de verschansing 2 merkpunten moesten aangebracht worden op een onderlinge afstand van 40 voet. De tijd die een drijvend voorwerp nodig had om van het voorste tot het achterste merk te drijven werd in halve seconden genoteerd. Met het aldus verkregen aantal halve seconden werd een vast getal 48, gedeeld. Dit gaf de vaart in zeemijlen (van 6000 voet) per uur. Het feit dat de Nederlanders deze methode meer dan twee eeuwen op hun schepen gebruikten bracht de Engelsen ertoe het systeem een DUTCHMAN'S LOG te noemen, term die tegenwoordig nog steeds in al hun handboeken en marinelitteratuur voorkomt. Het gissen wordt thans nog gebruikt om de sterkte van de stroom te bepalen op de plaats waar het schip ten anker ligt.

De beschrijving van de handlog zoals ze in 1574 door William Bourne gegeven werd verschilt weinig van wat wij ook nog tegenwoordig onder deze naam kennen. Het is een kwadrantvormig plankje, het LOGPLANKJE, aan een lijn, de LOGLIJN, die op een HASPEL gewonden is. De loglijn is voorzien van een aantal knopen, waarbij de lengte van de lijn tussen twee opeenvolgende knopen zich verhoudt tot een zeemijl als het tijdsverloop waarvoor de log is berekend zich verhoudt tot een uur. In onze moderne tijd is de handlog naar het scheepvaartkundig museum verhuisd maar niet alleen blijft het historisch maar ook taalkundig een waardevol instrument, want hieruit ontstond het woord LOG.





Het woord komt in het Engels veel vroeger voor dan in het Nederlands, zoals blijkt uit SCHEEPSBESCHRIJVINGHE van WITSEN (1670) die het instrument vernoemt zonder de naam te vernoemen. Hij noteert echter dat het in Engeland wel maar in Nederland weinig gebruikelijk is. Dit laatste is dan ook weer zeer goed te verklaren uit het verplicht buiten boord gissen op de Nederlandse schepen van die tijd. Zeer waarschijnlijk is het instrument samen met de naam in de 18de eeuw naar onze streken uit het Engels overgekomen.

Over de oorsprong van de naam bestaan verschillende opvattingen. Sommige etymologen brengen het in verband met het Arabische LAUH-tablet. Het feit dat het woord in verschillende talen onder dezelfde vorm voorkomt bv. Fr, loch; Duits, Engels en Deens, log; Zweeds, logg en aldus een internationaal tintje krijgt pleit wel voor een Arabische herkomst. Nochtans is het eigenaardig dat landen in het Middellandse Zeebekken, die dan toch van oudsher de meeste contacten met de Arabieren hadden, het woord log niet schijnen te kennen. In het Spaans noemt het instrument een CORREDERA, terwijl in het Italiaans gesproken wordt van een BARCHETTA, SOLCOMETRO, DROMOMETRO en onder invloed van het Frans wel eens van een LOCH.

Daarentegen ontstond het Engelse LOG (oud Engels: LOGGE), in zijn maritieme betekenis een stuk hout dat aan een lijn achter het schip wordt uitgezet, uit het Engelse basiswoord LOG « a bulky piece of unshaped timber ». Dit woord vertoont op zijn beurt veel gelijkenis met het oud Noors LâG: gevelde of gekapte boom, wat dan meer op een Engels-Scandinavische oorsprong zou wijzen.

Het Gissen buiten boord en de Handlog bleven de voornaamste middelen om de vaart te bepalen en hieruit de verheid af te leiden, tot het einde van de 18de eeuw. Daarna kwamen andere middelen, maar de naam Log bleef behouden. Daarover echter meer in een volgende bijdrage.

## Les petits potins du référendum

- Minder foto's van CPC, CPF en CPV's a.u.b.!!!
- Bien, en général, mais serait très bien s'il y avait un peu plus d'articles en anglais.
- En, indien mogelijk, minder fouten. Good Luck.
- Une parution mensuelle de Neptunus.
- Proficiat voor de stijlvolle verzorging van uw Tijdschrift alsook voor de waardevolle artikels !
- Bravo ! Netts amélioration en ce qui concerne l'orthographe.
- « DE MOOR ». Speciale uitgave in uw blad a.u.b. en foto's...
- Je crois que Neptunus aurait beaucoup (de lecteurs) à gagner en vulgarisant la brochure (voir Cols-Bleus).
- Hartelijk gelukgewenst met «Neptunus». Het is telkens met een benieuwd genoegen dat ik «ons» tijdschrift in mijn brievenbus vind.
- Trop d'articles sont trop techniques ou adressés à une certaine élite intellectuelle ou maritime.
- Verder heb ik maar één wens : doe zo voort !
- N'ayant pas une connaissance suffisante du Néerlandais, certains articles, qui sont certainement très intéressants m'échappent et je le regrette. A quand, NEPTUNUS en deux éditions ? Même si le prix est doublé.
- Zou ik U mogen vragen, indien het mogelijk is wel te verstaan, meer artikels op te nemen geschreven in het Engels en Duits, zo blijven we meer in de internationale sfeer van de zeevaart en aangezien wij Belgen gewoonlijk deze vier talen kennen, schept dat waarschijnlijk geen probleem.
- En général très bonne tenue de cette revue et cela me rajeunit.

## Ditjes en datjes over het referendum

- Beaucoup, beaucoup, beaucoup de photos et surtout des illustrations ou photos détachables des navires, uniformes, etc. En couleur bien entendu.
- Vooral de stijl (in beide landstalen), fotomaterieel en vooral inhoud zijn uitermate verzorgd.
- C'est avec plaisir que je réponds à votre questionnaire. Pouvez vous le faire paraître plus souvent ?
- De juiste dosering van Nederlands en Frans draagt mijn algehele goedkeuring weg.
- Pensez aux Francophones.  
Je suggère un périodique unilingue, surtout quand les articles ne sont pas traduits ou totalement bilingue.
- De Zeemacht spreekt té veel over zijn herinneringen, geeft te weinig informatie over zijn toekomst, over zijn objectieven ...wanneer stelt men onze «fregatten» eens voor ?
- Et surtout le moyen d'obtenir d'une façon ou d'une autre des posters de grande dimension.
- Geheel het huisgezin vindt Neptunus goed, wij weten niet waarom het zou moeten veranderen.
- Si possible des traductions (même très brèves) des articles seraient très bien venues.
- Merkelijke verbetering wat de fouten (druk ?) betreft.
- Parution ré-gu-liè-re.
- Neptunus est très bien ! Continuez !
- Bravo à toute l'équipe.
- Kamina, s.v.p.
- meer reportages over het leven bij de Zeemacht (scholen, groeperingen enz.)





## BIBLIOGRAPHIE BIBLIOGRAFIE

## BIBLIOGRAPHIE BIBLIOGRAFIE

e a. van haverbeke



Jaap. A.M. KRAMER, **De goede zeiler**, 1971, vierde druk, Brussel, N.V. Elsevier, 8°, p. 231, 245,— F.

Dat de zeilsport « in » is, bewijst de vierde herdruk in amper 10 jaar tijd van deze handleiding voor het zeilen van Jaap Kramer.

Het is inderdaad zo dat de zeilsport niet langer voorbehouden blijft aan een bepaalde klasse en dat iedereen die over voldoende vrije tijd — en wie heeft dit niet

— zonder veel kosten van deze sport kan genieten. In België wordt van regeringswege heel wat gedaan om deze watersport te bevorderen.

Een volslagen leek en zelfs iemand die onverschillig tegenover de zeilsport staat, zal na het lezen van dit handig en rijkelijk geïllustreerd boekje, een enthousiast « zeilporter » worden. Geïllustreerd met talrijke tekeningen, foto's... ja zelfs enkel kleurenplaten is dit boek werkelijk goedkoop.

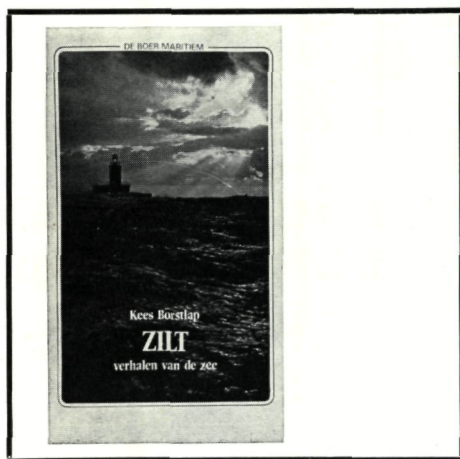
De auteur, die door zijn talrijke publikaties over het watersport zeker geen onbekende is, weet zijn « waar » op zulk een enthousiaste manier te « verkopen » dat het leest als een roman, eerder dan als een handleiding.

Dat N.V. Elsevier instaat voor de uitgave is zeker een waarborg voor de degelijkheid.

P. DE SECK, **Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee**, Oostende, Ed. EREL, St.-Sebastiaanstraat 16, p 152, 350,— F., + 20 F. port.

Dit nieuwe boek van 152 bladzijden voldoet aan een behoefte. De teksten worden eenvoudig en duidelijk besproken en geïllustreerd. Daar op heden de scheepvaart in-

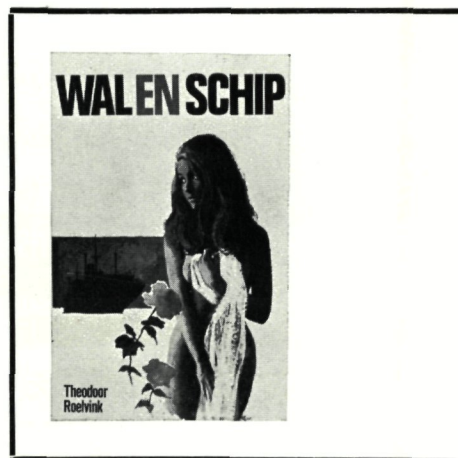
tensiever en sneller wordt, is het onontbeerlijk dat de scheepslui over een absolute kennis beschikken van « de bepalingen ter voorkoming van aanvaring op zee ». Het schijnt me toe dat het boek er in geslaagd is deze stof op een zeer begripvolle manier aan de man te kunnen brengen. Samenvattend, is het een boek dat belang zal wekken voor al diegenen die aan zeevaart doen; het zal zijn plaats veroveren in de boekerijen van de zeevaartscholen, yachtclubs, de zeemacht en de koopvaardij. Het zal een nuttig en welkom geschenk uitmaken.



W.S. MAUGHAM, **Regen en andere** verhalen, 1971 Antwerpen, N.V. De Branding, Korte Winkelstraat 15, 8" paperback, p 156, 115,— F.

Tot het beste wat Somerset Maugham geschreven heeft, behoren ongetwijfeld zijn korte verhalen uit de jaren '30 en '40: verhalen met spannende intriges, levens-echte dialoog en vaak onverwachte ontknoping. De literatuur van onze tijd experimenteert niet zonder reden met het verschijnsel mens door hem uit zijn decor te lichten om hem zodoende beter te kunnen bekijken. Maar het laboratorium-beestje blijft nu eenmaal altijd een caricatuur van het dier in zijn natuurlijke omgeving en om die reden is het verademend zich te verdiepen in de visie van een Somerset Maugham, die in geladen teksten de mens tekende in zijn decor en aantoonde dat hij zijn decor zowel maakte als erdoor gemaakt werd.

Ongetwijfeld zal ook de hedendaagse literatuur zich weer in die richting gaan bewegen, zij het dan dat de experimenten hun nut zullen hebben gehad. En het zou dan wel eens kunnen blijken dat de drijfveren van de mens in verregaande mate onveranderlijk zijn, of hij nu door een verhaal van Somerset Maugham wandelt of mens is in een moderne commune.

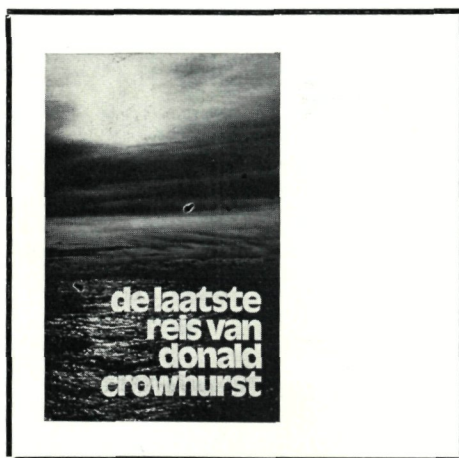


Th. ROELVINCK, **Wal en Schip**, 1971 Antwerpen, uitgeverij N.V. De Branding, Korte Winkelstraat 15, 8", p 185, 215,— F.

Het verhaal van een jaar varen tussen New York en de West, een jaar aan boord van een oude, roestbeladen « EMPIRE » onder het commando van « kleine zouten » Vis, de eilander die kringetjes rond een orkaan draaide en als geen tweede een schip en haar bemanning beheerste. Maar het is ook het verhaal van al die andere aan boord, die — aangetrokken door de verleidelijk klinkende advertenties in de bladen — het erop waagden even naar de overkant van de Oceaan te vliegen om zich te storten in het steeds weer ongewisse avontuur van wal en schip.

Een eigentijds verhaal, met een voortreffelijke milieu-tekening. Hetzelfde geldt voor de weergave van de menselijke verhoudingen aan boord. Ook de uitwerking van de seksuele en psychologische problemen waarmee de zeeman te maken heeft zijn zeer indringend en boeiend weergegeven. Een verrassende roman, geschreven door iemand die schip en zeemansleven van zeer nabij kent.





Nicholas TOMALIN en Ron HALL, **De laatste reis van Donald Crowhurst**, 1971 Antwerpen, uitgeverij N.V. De Branding, Korte Winkelstraat 15, 8°, p 288, talrijke illustraties, 325,— F.

Het einde van de door Engelse Sunday Times in 1967 georganiseerde non-stop zeilrace rond de wereld (20.000 mijl) kwam in een waas van geheimzinnigheid. De belangrijkste figuur in deze was Donald Crowhurst, waarvan op zeker moment werd aangenomen dat hij degene zou zijn, die de prijs van 5000 dollar in de wacht zou slepen. Groot was echter de verwarring toen bekend werd, dat zijn boot, de « TEIGNMOUTH ELECTRON », op 18 juli 1969 (248 dagen na de start), op 700 mijl ten noorden van de Azoren was gevonden, geheel intact maar verlaten...

Het raadsel van Crowhurst verdwijning kon uiteraard niet benaderd worden voordat zijn journalen systematisch waren onderzocht. Al gauw bleek, dat hij zich bediend had van foutieve aantekeningen en valse berekeningen, en dat hij een gefingeerde route had doorgegeven. Rees de vraag: Waarom? En verder: Is hij wel ooit op de Pacific geweest? Was zijn schip voor een dergelijke vaart voldoende uitgerust? Waarom vertrok hij zo slecht voorbereid? Aan de hand van de ter beschikking gestelde documenten reconstrueerden de beide auteurs het leven van Donald Crowhurst: het milieu waarin hij opgroeide, zijn opvoeding, scholing enz., met als climax de voorbereidingen op de grote race, die zijn laatste reis zou worden. En geleidelijk aan verschijnt voor ons het tragische beeld van

een man die, gekweld door grote psychische spanningen, en volledig op zichzelf aangewezen, hieraan ten onder gaat.



Kees BORSTLAP, **Zilt, verhalen van de Zee**, 1971 Antwerpen, uitgeverij N.V. De Branding, Korte Winkelstraat 15, paperback, p 109, 115,— F.

Kees Borstlap, voormalig koopvaardij-officier, die vooral bekendheid verwierf met zijn romans over de zeesleepvaart (o.a. 20-duims Manilla en Tussen duivel en schip) en met een aantal radio-hoorspelen, schreef ook korte verhalen. Enkele hiervan bracht hij bijeen in dit boek.

In deze uitgave zal men evenwel niet alleen het korte verhaal aantreffen. Men vindt er ook in beschreven de rijke ervaringen van de auteur, opgedaan tijdens een korte reis met de Zweedse viermastbark « ABRAHAM RYDBERG », een van de laatste windjammers.

Verder een reportage van een spectaculaire sleepreis met een 55.000 tons droogdok in 1959.

En tenslotte een ballade, aan de zeeman gewijd. Een uitgesproken zilt boek dus, met een oer-Hollands karakter.

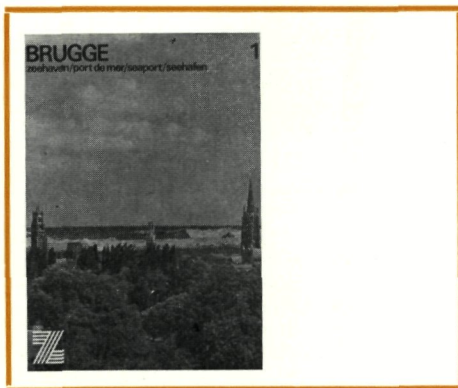
P. DESECK, **Règles pour prévenir les abordages en mer**, Ostende, Ed. EREL, rue St.-Sebastiaan 16, p 152, 350,— F. + 20 F. port.

Ce nouveau livre de 152 pages répond à une nécessité. Les textes y sont commentés et illustrés d'une manière simple et claire. Il est évident qu'à l'heure actuelle, alors qu'un trafic de plus en plus dense et

rapide sillonne nos eaux, il est plus que jamais primordial que tous les navigateurs connaissent parfaitement les règles pour prévenir les abordages en mer. Il semble que ce livre réussisse à rendre cette matière très « comestible ».

En résumé, un ouvrage qui intéresse tous ceux qui vont sur mer ; il trouvera sa place dans les bibliothèques d'écoles navales, de yacht clubs, de la Force Navale ou de la Marine Marchande... et il sera un cadeau utile.

P. BENOÏDT



### Brugge-Zeehaven

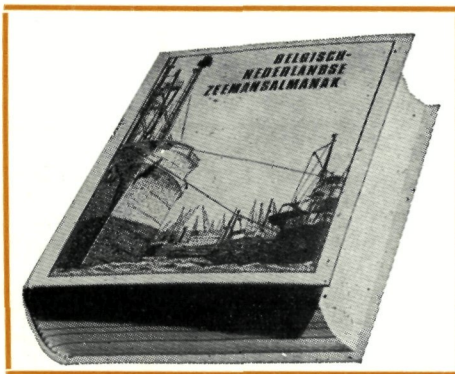
Viermaandelijks tijdschrift voor de haven, uitgegeven onder de auspiciën van de Stad Brugge, de Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen, de Westvlaamse Economische Raad en de Kamer voor Handel en Nijverheid van het Noorden van West-Vlaanderen.

Jaarabonnement 200,— F. + 6 % B.T.W. Na de havens van Antwerpen en Gent is ook Brugge-Zeebrugge met een tijdschrift verschenen. Dit blad werd een tijd geleden aan de pers voorgesteld in het stadhuis van Brugge. Rijkelijk geïllustreerd, aangeboden in een vierkleurenkaft en daarbij interessant van inhoud, kan het gerust de vergelijking met « Gent Werkt » en « Hinterland » doorstaan, hopelijk zal men dit ook in de toekomst waar maken.

In dit eerste — viertalig — nummer vinden wij o.m. : Het Containervervoer door F. Traen ; The containerterminals at the port of Zeebrugge door P. Daels ; Een nieuwe mijlpaal in Zeebrugge's ontplooiing door E. Bilé ; L'A.E.C.S. « Australia Europe Container Service » door L. Cochet ; Container-

bouw aan de rand van de Noordzee door P. Van de Sijpe ; het Editoriaal wordt verzorgd door de heer Pierre Vandamme, toenmalig burgemeester van Brugge.

De aanbesteding van de zeesluis van 125.000 ton aangekondigd door Schepen F. Traen is ondertussen waarheid geworden. Een modern beheer — waar dit tijdschrift zeker het bewijs van is — laat ons toe te besluiten met de woorden van onze medewerker de heer H. Rogie : Welldone, Zeebrugge, and good luck !



### Belgisch-Nederlands Zeemansalmanak

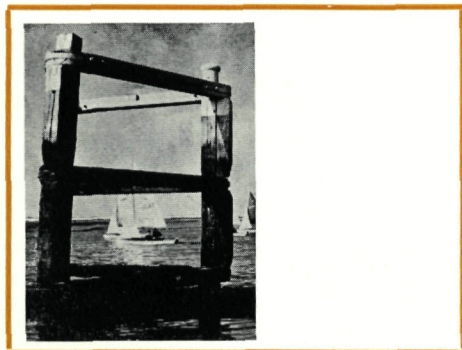
Oostende, P. Vandenberghe, H. Baelskaai 30, 1971, 8", p. 1264, 480 F + 29 F B.T.W.

We ontvingen van de uitgever het onlangs verschenen « Belgisch-Nederlands Zeemansalmanak 1972 ». Deze 34e editie is uitgegroeid tot een lijvig boek van ruim 1200 blz., en is werkelijk een onmisbaar instrument geworden voor iedere bevelhebber van een schip, maar ook voor het kantoor van ieder maritiem bedrijf.

Een greep uit de rijke inhoud zal iedereen overtuigen van het nut : Getijtafels der havens aan de Noordzee gelegen - kaarten der stromingen rond de Britse eilanden - sterrekundige coördinaten en tabellen - koersen, vuren, lichtschepen en boeien - betonningsstelsels in de Noordzee, allerhande seinen - reglementen, wetten en voorschriften 1 visserijreglementen - radio-rubriek - instrumenten en radio-navigatiemiddelen - praktische wenken en inlichtingen voor schipper en scheepspersoneel - visserijwetten, besluiten en rijksinstellingen in Nederland - nuttige inlichtingen nopens officiële en andere diensten - sociale kro-



niek voor de zeevisserij in België - rubriek voor de vishandel - lijst der Belgische en Nederlandse vissersvloot - alle gegevens over de Beneluxhavens en Antwerpen - noodprocedure, opsporing en redding. Reeds 34 jaar uitgegeven, verzorgd en verbeterd door de heer P. Vandenberghe, is het in al deze jaren steeds verbeterd, niet alleen in omvang en inhoud, maar ook op grafisch gebied.



**Le yachting Belge**, Edition EREL, Oostende, Sint-Sebastiaanstraat 16, prk. 1059.29, 4°, 150,— F + 20,— F port.

La «Plaisance» dans ses multiples activités. Mais aussi un ouvrage captivant sur les sports de l'eau.

Vous assure une documentation incomparable et des heures de lecture captivante. Il a sa place dans votre bibliothèque.

#### SOMMAIRE

##### Cowes - Dinard

A. Moorkens

##### Le Sport

Randal Lemoine

##### En Adriatique Orientale :

##### Enchantements des îles du Kvarner

Jean Desroches

##### Retrouvailles

A. Van de Wiele

##### Vie et destin des Séries

O. Vangodtsenhoven

##### I.O.R. - R.O.R.C. - I.O.R. - R.O.R.C.

Yvan Good

##### Cap sur Malte !

O. De le Vingne

##### Comment naviguaient-ils ?

A. Struvay

##### La Louve et l'Agneau :

**Conte des Mille et Un Bassins Nautiques**  
Arsouillette

##### Femme de Régatiers

Lady Begam

##### Deux bonnes histoires vraies

Pommard

##### Les moteurs hors-bord de compétition

A. Henrichs

##### La Motonautique

H. A. Thomas

##### Il était une dernière fois

Pierre Dassy

##### Les Sirènes

Daniel Charles

##### L'activité vélique anversoise de la saison 1970

F. Hüger

##### L'utilisation du yacht

Albert Defrère

##### Escale à « Mystic Seaport »

G. Vanhaeverbeke

##### Modélisme

Georges Wilmaers

##### Les barreaux belges de l'an 20

Jan Van Dorp

##### Quel cap, navigateur ?

Gordon Cooper

##### Où en est aujourd'hui la plongée profonde ?

Robert Sténuit

##### Devon et Cornwall :

##### Un paradis à portée de main

Yves de la Croix

##### A 958 « Zénobe Gramme »

Mathieu

##### Soignez votre condition physique

A. Brunel

##### Une expérience originale

A. Struvay

##### La régate, une course contre la montre

A. Brunel

##### Un accueil de l'autre côté de l'eau

Dr. Philips-Birt

##### Notions de psychologie sportive à l'usage des yachtsmen

Dr. J.J. S'Jongers

##### Ei voici le point de vue du... gendarme : réglementation et application de la loi

De Keyser

##### Le Statut Administratif

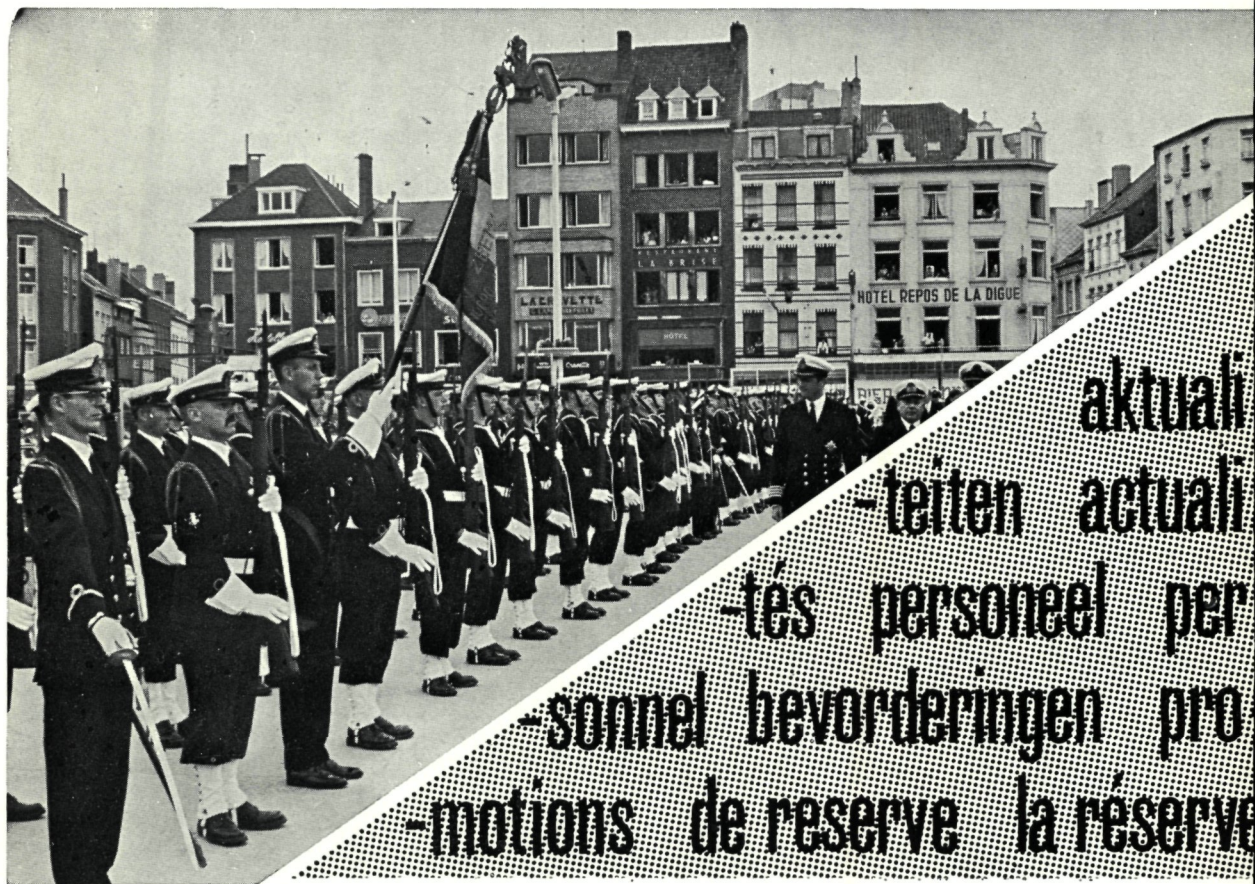
Dir. Gén. G. Bertrand

##### Nomenclature des clubs

x x x

##### Glanures Nautiques

x x x



aktuali  
-teiten actuali  
-tés personeel per  
-sonnel bevorderingen pro  
-motions de reserve la réserve

## MARINE BERICHTEN MESSAGES NAVALES

FM BELNAV

TO AIG 1543 (ALLE KORPSSEN CSQ'S EN GE-COMMISSIONEERDE SCHEPEN)

Informarine flash (.)

Un OG va paraître sous peu modifiant le dénomination de la caserne Général Mahieu (.) L'appellation sera dès lors «Marine Kazerne Bootsman Jonsen» (.)

Infomarine flash (.)

Een nog te verschijnen AO zal binnenkort de benaming van de Generaal Mahieu-Kazerne wijzigen (.) Van dit ogenblik af zal de officiële benaming Marine Kazerne Bootsman Jonsen worden (.)



FM BELNAV

TO AIG 1543 (ALLE KORPSSEN CSQ'S EN GE-COMMISSIONEERDE SCHEPEN)

Ik richt mijn welgemeende gelukwensen aan allen die hebben bijgedragen tot het behalen van de vierde overwinning door comienav in het militair voetbalkampioenschap; einde nederlandse tekst;

J'adresse mes chaleureuses félicitations à tous ceux qui ont contribué à la victoire remportée pour la quatrième fois par Comienav dans le championnat militaire de football; Fin texte français.





**TO** BELNAV - NAVCOMPORT OST - COMOSNAV - NAVCOMPORT ANT - NAVCENREP - NAVCOMPORT NWP - EGUERMIN - NAVCOMPORT ZEB - COMLOGNAV - COMSERVOST - NADIV - AIG 1546 (ALLE GECOMMISSIONEERDE SCHEPEN)

Finale militair voetbalkampioenschap( .)  
Comienav voor de vijfde maal in finale (.)  
Kan voor de vierde maal de titel veroveren (.) Rekenen op een massale opkomst van supporters (.) RV terrein Union St.-Gillis op 151430A (.) Einde nederlandse tekst (.)

Comienav pour la 5e fois en finale de championnat militaire de football (.) Peut gagner pour la 4e fois le titre (.) Comptons sur la présence de beaucoup de spectateurs (.) RV terrain Union St.-Gilloise le 151430A (.)

#### **Perspectives 72**

Dans un but de toujours mieux informer le public des problèmes inhérents à notre Force Navale, (son matériel, ses activités, son personnel,) le service de l'Information et des Relations Publiques de la Force Navale s'affaire d'ores et déjà, organiser, à la requête des autorités civiles, des « semaines navales » dans toutes les régions du pays.

C'est ainsi que vous aurez l'occasion, dans le courant de l'année, d'admirer et d'examiner en détail, aidés en ceci par du personnel compétent, le matériel que la Force Navale exposera. Elle vous convie à assister à ses expositions et sera très heureuse de vous y recevoir ; vous y verrez aussi en modèles réduits, le dragage et la chasse aux mines, et une opération de lutte ASM (antisous-marins) ; d'autres stands vous relateront en quoi consistent la lutte contre la pollution des eaux par les hydrocarbures et l'intervention de nos équipages ; des spécimens ramenés lors de l'expédition du « DE MOOR » en Australie, vous donneront quelques impressions sur la Grande Barrière de Corail et sur l'océanographie ; vous connaîtrez également l'histoire de notre Marine depuis ses origines, etc...

D'autre part, les loisirs de nos équipages vous charmeront peut-être, comme les activités des radio-amateurs, des peintres, modélistes, céramistes sur cuivre, et j'en passe !

Voici le programme tel qu'il nous a été demandé jusqu'à présent.

Il est loin d'être complet et de ce fait sujet à d'éventuelles modifications.

18-26 Mars : La FN expose au Salon des Vacances au Heysel (Bruxelles).

27 Avril - 03 Mai : Semaine Navale à HERSTAL.

11-16 Mai : idem à FLEURUS.

01-06 Juin : idem à THUIN.

09 Juillet : Exposition Itinérante à WAULSORT.

03-10 Septembre : Semaine Navale à FRA-MERIE.

22-27 Septembre : idem à NINOVE.

06-13 Octobre : idem à GAND.

A des dates pas encore fixées :

Semaine Navale à LA HULPE - WETTEREN - LEDE - LA LOUVIERE.

Il va de soi qu'une grande place y sera réservée aux Jeunes. Séances de cinéma permanent, projections de diapositives et concours « tactiques » sont prévus. Ces derniers permettront aux lauréats d'embarquer à bord d'un navire de la Force Navale et d'y exercer leurs talents à la barre (gouvernail) à la navigation, au radar, etc.

Hôtes de la Force Navale pour une journée, ils vivront quelques heures inoubliables.



#### **Au Shopping Center de Woluwe**

Le 7 Janvier dernier, a eu lieu au Centre Commercial de Woluwé St.-Pierre, l'inauguration d'une « Quinzaine Navale » à laquelle la Force Navale avait été conviée de participer, par l'installation d'un stand.

De nombreuses personnalités locales, civiles et militaires y étaient présentes.

Cette exposition, d'un caractère inhabituel, était organisée par le « Model Yacht Club de Bruxelles » et consistait en de nombreuses maquettes, représentant surtout des navires de guerre, et notamment des dragueurs de mines type MSO et MSC de la Force Navale.

Ces reproductions, dont la plupart, pour ne pas dire la majorité, avaient été primées lors de concours nationaux et même internationaux, étaient une réplique frappante de l'original ; elles étaient d'autre part dotées de toutes les qualités opérationnelles propres aux navires : il suffisait pour s'en rendre compte de se pencher sur les performances techniques réalisées. Nous ne pouvons que saluer tous les modélistes, qui y ont pris part, pour l'effort réalisé ; il s'agissait d'œuvres rares, inestimables, nous en avons été convaincus.

La Force Navale encourage tout son personnel actif, militaire et civil, tous les « anciens » et la « réserve », adeptes ou ama-

teurs au modélisme, tous ceux qui désirent passer des heures de loisir à essayer de un engin naval doté de toute créer un sa perfection, à se faire connaître à la Sous-section IRP - EM/FN Place Dailly BRUXELLES Tél. (02) 34.94.00 Poste 884.



### Vooruitzichten 72

Met het doel steeds betere informatie aan het publiek te leveren betreffende de problemen eigen aan de Zeemacht, haar materiaal, haar personeel, houdt onze dienst voor Informatie en Publieke Betrekkingen van de Zeemacht zich reeds bezig met het organiseren van «De Week van de Zeemacht» in alle streken van het land, en dit op verzoek van de burgerlijke autoriteiten in deze streken.

Het is also dat U in de loop van het jaar de gelegenheid zult hebben het materiaal, door de Zeemacht tentoongesteld te bewonderen en in detail te onderzoeken onder leiding van bevoegde personen. De Zeemacht nodigt U uit haar tentoonstellingen bij te wonen en zal daarom zeer gelukkig zijn U daar te kunnen verwelkomen.

U zal daar ook in gereduceerde vorm het opzoeken en opbergen van mijnen, een ASM gevechtsoperatie (Anti Sous-Marins) kunnen volgen. Andere standen zullen U de strijd van onze bemanning tegen de waterbevuiling door de hydrocarbiden tonen; de specimen meegebracht tijdens de expeditie van de «DE MOOR» in Australië, zullen U enkele indrukken verschaffen over het Grote Barrière-koraalrif, over oceanografie; U zal er ook de geschiedenis van onze Zeemacht sinds haar ontstaan kunnen nagaan, enz. Van de andere kant zal ook de vrijetijdsbesteding van onze bemanning U bekoren in de gedaante van activiteiten van radio-amateurs, schilders, modelisten, ceramiekers en ik vergeet er nog velen...

Ziehier het programma van de aanvragen ons toegestuurd tot op heden:

18-26 maart: de Zeemacht stelt ten toon tijdens het Vakantiesalon op de Heizel te Brussel.

27 april - 03 mei: Week van de Zeemacht te HERSTAL.

11 mei - 16 mei: idem te FLEURUS.

01-06 juni: idem te THUIN.

09 juli: rondtrekkende tentoonstelling te WAULSORT.

03-10 september: Week van de Zeemacht te FRAMERIES.

22-27 september: idem te NINOVE.

06-13 oktober: idem te GENT.

Nog niet nader bepaalde data: LA HULPE, WETTEREN, LEDE, LA LOUVIERE.

Het spreekt vanzelf dat een ereplaats voor de jeugd zal voorbehouden worden. Doorlopende filmvoorstellingen, diaprojecties en «tacktië»-wedstrijden zijn voorzien. Deze laatste zullen de laureaten toelaten in te schepen aan boord van een schip van de Zeemacht om er hun talenten te beproeven aan het roer, in de navigatie, aan de radar enz...

Als gasten van de Zeemacht voor één dag, zullen ze ongetwijfeld enkele onvergetelijke uurtjes beleven.



### In het Shopping Centrum van Woluwe

Op 7 januari II. heeft in het Shopping Centrum van St.-Pieters-Woluwe de opening van de «Veertiendaagse van de Zeemacht» plaats gehad, waarbij de Zeemacht verzocht werd deel te nemen door een stand te plaatsen.

Talrijke plaatselijke autoriteiten, zowel burgerlijke als militaire waren er aanwezig. Deze tentoonstelling met een ongewoon karakter, was georganiseerd door de «Model Yacht Club van Brussel» en bestond uit talrijke maketten - vooral oorlogsschepen voorstellend, in 't bijzonder mijnenvegers van het type MSO en MSC van de Zeemacht.

Deze reproducties - Waarvan het merendeel om niet te zeggen de meerderheid primeerden tijdens nationale en zelfs internationale wedstrijden - waren een frappante weergave van de oorspronkelijke. Van de andere kant waren ze uitgerust met alle operationele kwaliteiten eigen aan schepen. Het volstond, om er zich rekenschap van te geven, en blik te werpen op de gerealiseerde voorstellingen.

Wij kunnen niet anders dan deze modelisten, die eraan hebben kunnen meewerken, lof toe te dragen voor de geleverde inspanning.

Wij zijn er vast van overtuigd geweest dat het hier om zeldzame, onschatbare werken ging.

De Zeemacht moedigt al haar actief personeel, zowel burgerlijk als militair, al de «oudgedienden» en de «reserven», ingewijden of amateurs in het modelisme aan; al degenen die wensen enkele uren vrijetijdsbesteding door te brengen met het creëren van een vaartuig in al zijn perfectie, gelieve zich kenbaar te maken bij de Ondersectie IRP EM/ZM Daillyplein Brussel. Tel. (02) 34.94.00. Toestel: 884.



### Nouvelles à la Force Navale.

Le 25 janvier 72, le Bourgmestre et les échevins de la ville d'Ostende ont été reçus au Commandement Opérationnel de la Force Navale par le Capitaine de Vaisseau D. GELUYCKENS, Commandant du Groupement et aide de Camp du Roi à l'occasion de ce que le Capitaine de Vaisseau GELUYCKENS a appelé dans son speech de bienvenue les «noces d'argent» de la Force Navale et de la ville d'Ostende dont le port abrite depuis 25 ans, ainsi que chacun sait, la plus grande partie de la flotte et des effectifs de la Force Navale.

Un dîner intime a réuni dans une atmosphère fraternelle les édilités de la ville et les principaux officiers de la place.

### Nieuwe keuken en refter in de Generaal Mahieu Kazerne

Het is met de jaren noodzakelijk gebleken de keuken en refter installaties te vernieuwen, dit uit velerlei redenen: verouderde installaties van meer dan 25 jaren geleden, niet aangepaste refters, enz...

Einde 1968 werd begonnen met de bouw van de keuken, op de plaats waar vroeger nog de oude smidse van de kazerne van het 3/23e Linierregiment stond.

Op de eerste mei van 1971 kon deze keukeninstallatie in gebruik genomen worden. Bleef nog de refter; doch met de ruwbouw was begonnen begin 1970 en voor enkele dagen is deze dan ook in gebruik genomen.

Voor de mensen die van statistieken houden, hierna enkele cijfers:

Kookcapaciteit van de keuken:

1.200 maaltijden per beurt.

Zitcapaciteit van de refter:

400 zitplaatsen.

Oppervlakte van de keuken:

234 m<sup>2</sup>.

Oppervlakte van de refter:

414 m<sup>2</sup>.

Oppervlakte van eetwaren magazijn en frigo's:

188 m<sup>2</sup>.

Stookplaats:

204 m<sup>2</sup> en bevat 3 ketels voor het leveren van 500.000 K Cal warm water en 2 ketels om 450.000 K Cal stoom te leveren aan lage druk.

Deze uiterst moderne installatie, die voldoet aan de laatste normen in verband met veiligheid en hygiëne zal dagelijks een achthonderd maaltijden opdienen volgens het systeem van self-service. De manschappen

zullen voor 's middags mogen kiezen tussen twee verschillende menu's en vijf soorten dranken. Het eten komt rechtstreeks vanuit de keuken langs de kortste weg naar een bedieningsbank waar plaat-



Het traditionele lint wordt doorgeknipt door Inspecteur Generaal Commodore J. Van Dyck. terwijl Kapitein ter zee Geluyckens en Corvetkapitein Segaert schijnen te zeggen... let op voor uw vingers!



Een keus uit twee menu's, dit was zeker anders toen de Commodore nog jonge rekrut was, maar tijden veranderen, gelukkig maar en... smakelijk!



verwarmers de gerechten op de geschikte temperatuur houden. De matrozen zullen zelf het eten mogen nemen, wat zal toelaten ieder naar keus zijn menu samen te stellen en de kwarantiteit te nemen die overeenstemt met zijn eetlust.

Deze nieuwe installaties in een uiterst modern gebouw werden op 22 december officieel ingehuldigd. De Inspecteur Generaal van de Zeemacht, Commodore J.P. Van Dyck hield eraan tegenwoordig te zijn. Samen met Kapitein-ter-Zee Geluyckens, Commandant der Groepering Operaties en de andere genodigden, heeft hij de cafeteria geopend en samen met de matrozen het middagmaal genomen.

Onder de genodigden bemerkten we de Heer Dumarey, schepen van de stad Oostende, Kapitein-ter-Zee Stafbrevethouder H. Lemaire, Commandant van de Logistieke Groepering van de Zeemacht, Kolonel Baeyens, Directeur van de Militaire Bouwwerken voor West-Vlaanderen, Korvetkapitein V. Segaert, Commandant van het Smaldeel der Diensten en Kwartier Commandant van de Kazerne Generaal Mahieu, de verschillende officieren die deel uitmaken van de huishoudcommissie waren ook tegenwoordig alsmede een afvaardiging van de onderofficieren en van de 1ste matrozen en matrozen van het garnizoen Oostende. Een werkelijke mooie realisatie waarop de Zeemacht en de Militaire Bouwwerken mogen fier zijn.

### Symposium sur la guerre des mines

Récemment, des spécialistes de la guerre des mines se sont réunis à Ostende pour soumettre leur discipline à un examen critique. C'est en présence du Commodore J.P.L. Van Dyck, inspecteur de la Force navale, que s'est tenu pour la troisième fois le symposium bisannuel à l'Ecole de la Guerre des Mines, plus connue sous le nom d'Eguermin. Une cinquantaine d'officiers des marines allemande, néerlandaise et belge, ainsi que des ingénieurs du laboratoire de physique des Pays-Bas ont échangé des idées sur leur profession. On fit, entre autres, le point sur les recherches concernant les mines à pression, l'emploi de nouvelles dragues et l'utilisation d'ordinateurs. Durant trois jours, treize orateurs différents analysèrent les divers aspects de la guerre des mines.

Dans son discours de bienvenue, le directeur de l'école, le capitaine de vaisseau A. Lok, donna un aperçu de la situation actuelle dans ce domaine. Son analyse permit aux



Le discours de bienvenue du directeur de l'école, le Capitaine de Vaisseau (KNM) A. Lok.

participants une approche critique de leur spécialité. Le capitaine de frégate Van Begin donna d'abord un aperçu des innovations apportées dans les méthodes de formation appliquée, ainsi qu'aux appareils utilisés par l'école. Ensuite, il s'embarqua, au figuré, à bord de la flotte soviétique pour y examiner de plus près les possibilités dans le domaine de la pose des mines. La citation tirée de « *Janes's Fighting Ships* » qui prétend que les « *cruisers, destroyers, submariners and many smaller crafts (soviétique) are fitted for minelaying* » ne lui paraissait pas erronée. La démonstration du Captain J.F. Heald de la marine américaine, traitant de la pose des mines par sous-marins, est apparue très convaincante. Le sujet était nouveau pour beaucoup de participants. Dans deux ans, ces spécialistes se réuniront à nouveau. Les nouvelles connaissances acquises au cours du symposium auront alors été assimilées, ce qui permettra d'apporter des solutions aux problèmes qui auront surgi entre-temps dans le domaine de la guerre des mines.

### Les participants







Extrait du journal de l'Union Nationale Belge de Montréal

#### LA MARINE BELGE VISITE LE CANADA

Le Samedi 30 octobre 1971, la colonie belge de Montréal a eu la joie de voir dans le port, une corvette de la Force Navale Belge, le A.960 « GODETIA ».

Le soir même, ainsi que quelques personnalités de la colonie belge et hommes d'affaires, nous furent les invités à un cocktail, servi dans le grand salon du navire, « la suite royale », magnifique salon qui sert à nos Souverains et ensuite au bar salon des officiers, où nous avons eu la grande joie d'assister à un récital d'accordéon, joué par deux petits Wallons, de Ransart et de Chapelle-les-Heralimont accompagnés d'un autre non moins bon petit milicien de Grobbendonk.

Il va sans dire que ce fut un véritable récital de Virtuoses.

Mais ce qui nous frappa le plus ce fut de voir l'harmonie et la fraternité entre ces marins des deux groupes ethniques, et du témoignage même de nos petits Wallons « Sur ce bateau il n'y a ni Flamands ni Wallons, il y a des soldats de la Marine belge ».

Le Capitaine d'origine Brugeoise (mais absolument bilingue), fut heureux de recevoir quelques « villages » et nous félicita pour ce beau travail. Le dimanche plus de 7000 personnes visitèrent ce merveilleux navire, qui retint l'admiration de nos amis canadiens.

Le soir nos officiers furent les invités de la Force Aéro Navale Canadienne à bord d'un navire ancré également dans le port.

Nos amis canadiens eurent la charmante idée de faire assister 35 marins belges à un match de hockey au forum ce qui fit la joie de nos petits Belges.

Le mardi une réception d'adieu à la résidence de notre Consul Général, nous permit une dernière fois de rencontrer nos officiers. Certainement, le jour suivant, mercredi à 10 du matin au signal de départ pour les Iles Canaries, nos marins chantaient « Ce n'est qu'un au revoir ». L'Union Nationale Belge est heureux d'avoir l'occasion de dire encore une fois à nos petits Belges, AU REVOIR ET BON VOYAGE.



#### Kerstfeest 333

Op donderdag 23 december 1971 werd er door het Dameskomitee van NAVY 333, een kerstfeestje aangeboden aan de Weduwen en Wezen van het personeel van de Zee-macht en aan de families met een gehandicapt kind.

Dank zij de tussenkomst van Kapitein-ter-Zee Geluykens, Commandant Groepering Operaties, was het ons mogelijk het feestje te laten plaatsvinden in de nieuwe refter van de Kazerne Mahieu en aan elk kind een mooi geschenk aan te bieden. De kerstboom was er mooi versierd en er heerste een aangename, familiale feeststemming. Alle aanwezigen zullen er een warme herinnering aan bewaren!

Mevrouw Van Begin en de dames van het komitee dienen gelukgewenst met dit mooi initiatief!



#### Fête de Noël 333.

Le comité des Dames 333 a offert le 23 décembre, une petite fête de Noël aux veuves et orphelins du personnel Force Navale ainsi qu'aux familles d'enfants handicapés.

Grâce à l'intervention du CPV Geluyckens, il a été possible d'organiser la fête dans le nouveau cafeteria de la caserne Mahieu et d'offrir un joli cadeau à chaque enfant.

Le sapin de Noël était joliment décoré. Une agréable ambiance chaude et familiale régnait.

Madame Van Begin et les dames du comité doivent être félicitées de cette belle initiative.



#### **Luitenant-Kolonel geneesheer DEVLIES op rust.**

Na een verdienstelijke loopbaan bij land-, Lucht- en Zeemacht werd Luitenant-Kolonel geneesheer Devlies op rust gesteld. Zijn verdiensten als geneesheer werden vooral op prijs gesteld in het ontmijningsbataljon, het houthakkersbataljon en het Militair Hospitaal van Soest, tijdens zijn periode bij de Landmacht.

Dit was ook het geval bij de Luchtmacht waar hij als militair geneesheer op de basis van Wevelgem werkzaam was.

En vergeten we vooral niet zijn verdiensten als hoofd Geneeskundige Dienst van de Force Publique tijdens de jaren 1951-1960. Sedert 1960 was hij hoofd van de Gezondheidsdienst van onze Zeemacht.

De redactie van Neptunus wenst Luitenant-Kolonel Geneesheer Devlies verder een welverdiende rust toe.



Luitenant-Kolonel geneesheer Devlies

#### **Afscheid 1LV(D) VERSELE**

1LV(D) VERSELE William Ernest Marie-Joseph geboren te Gent op 31 maart 1921 werd O/LT benoemd op 26 februari 1946. Hij kwam van het landleger naar de Zeemacht om er dienst te doen op 6 april 1959. Na een vruchtbare loopbaan zal hij ons definitief verlaten voor een welverdiende rust op 1 april 1972. Een intiem souper waarop de CPV Geluyckens en diens stafofficiëren alsmede deze van Comservost aanwezig waren met de dames heeft plaats gehad op 17 december 1971.

Wij wensen 1LV(D) VERSELE een glansrijke burgerlijke carrière toe !!



1LV(D) Versele

#### **Départ du 1LV(S) VERSELE**

Le 1LV(S) William Ernest Marie-Joseph VERSELE, né à Gand le 31 mars 1921 fut nommé SLT à la date du 26 février 1946. Venant de la Force Terrestre il entra à la Force Navale à la date du 6 avril 1959. Après une carrière fructueuse, il nous quittera pour un repos bien mérité le 01 avril prochain. En présence du CPV Geluyckens de ses officiers d'Etat-Major et des officiers du Comservost avec leurs épouses un souper intime a eu lieu le 17 décembre 1971. Nous souhaitons au 1LV(S) VERSELE une brillante carrière civile !!

#### **Kapelmeeester Duyck bekroond**

Op voorstel van de jury, samengesteld uit de heren E. Delbarre, K. De Schrijver, G. Devenijns, C. Frison en J. Moerenhout, heeft de Bestendige Deputatie van de Provinciale Raad van West-Vlaanderen beslist: Een eerste premie van 15.000 fr. voor instrumentale kompositie toe te kennen aan de Kapelmeeester Guy Duyck voor zijn inzending « Aprilsuite voor fanfare en harmonie 3de Afdeling ».

Commandant Duyck mocht deze prijs op 21 november jl. in ontvangst nemen. Hartelijke gelukwensen.

# BEVORDERINGEN PROMOTIONS



## Promotions du 26 décembre Bevorderingen van 26 december

### OPPERMEESTER

#### MAITRE PRINCIPAL

Cardijn, V.; Hagebaert, A.; Huys, R.;  
Langaskens, M.; Ryckoort, R.; Booghs, G.;  
Vlaeminck, J.; Pironnet, G.; Reynaert, P.;  
Stubbe, G.; Schwagten, F.

### EERSTE MEESTER CHEF

#### PREMIER MAITRE CHEF

Decoster, L.; Tangré, G.; Vangheluwe, H.;  
Germonpré, R.; Bertier, M.; Camerlynck,  
W.; Petit, E.; Durlinger, J.; Wittrock, V.;  
Wuyts, J.; Ledain, A.; Van Impe, A.

### EERSTE MEESTER

#### PREMIER MAITRE

Willems, R.; Desmidt, E.; Demey, E.; Hal-  
leux, J.; De Tollenaere, M.; Mahieu, J.;  
Daele, R.; Pecheur, J.; Dirinck, E.; Hert-  
veldt, J.; Mus, A.

### MEESTER

#### MAITRE

Demoulin, S.; Crabeels, E.; Van der Biest,  
G.; Bosteels, W.; Richez, J.

## de reserve la reserve

### OFFICIERS DE RESERVE RESERVE OFFICIEREN

#### « West-Vlaanderen »

Op vrijdagavond 17 december organiseerde  
de Westvlaamse kring RO/ZM zijn laatste  
activiteit van het jaar 1971.

Andermaal waren de reserveofficiëren te  
gast in de Zeemachtkazerne te Oostende,

waar hen een Indonesische rijsttafel opge-  
diend werd. Na het maal had de traditio-  
nele dansavond plaats, opgeluisterd door  
het dansorkest van Freddy Feys en geani-  
meerd door feestleider H. Volbrecht.

Hiermede was het jaar 1971 afgesloten,  
dat vooral gekenmerkt werd door een re-  
cordopkomst op de talrijke activiteiten die  
de kring inrichtte. De belangstelling kwam  
uit alle hoeken van het Vlaamse land en  
zelfs uit Noord-Frankrijk. Onbetwistbaar is  
de Westvlaamse afdeling van de RO-ZM  
tijdens het voorbije jaar uitgegroeid tot de  
meest dynamische afdeling van het land.

### Bal Reserve-Officiëren ZM-Antwerpen

Het 9e jaarlijks bal van de afdeling Ant-  
werpen, gaat door op zaterdag 11 maart  
1972 in de zaal « Terminal » - CMB, onder  
het motto « Nippon Night ».

### VERBINDINGSOFFICIEREN VOOR VREEMDE SCHEPEN IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN

Zendingen vervuld door reserve-officiëren/  
ZM van de provincie Antwerpen gedurende  
de tweede semester 1971

12-19 Jul 71 : USS TAUSSIG

USS HARTLEY

LDV(R) A. Van Laer 8 d.

19-21 Jul 71 : Frans Eskader Atlantische

Oceaan

Comd. de l'Ecole Navale

2EV(R) F. Pierssens 3 d.

CASABIANCA

EDV(R) J. Bultynck 3 d.

LE CORSE

EDV(R) B. Bastin 3 d.

LE CHAMPENOIS

2EV(R) M. Laenen 3 d.

16-21 Jul 71 : HMS ANTRIM

2EV(R) J. De Strijker 6 d.

07-10 Aug 71 : Hellenic Ship IERAX

2EV(R) F. Pierssens 4 d.

06-08 Oct 71 : USS ELLISON

EDV(R) B. Bastin 3 d.

14-19 Oct 71 : STANAVFORLANT

Commodore

CPC(R) J. Verrees 7 d.

USS DAHLGREN

USS SEMMES

2EV(R) C. Vandenbroeck 7 d.

HMS DIDO

2EV(R) A. Mathot 7 d.

HrMs TJERK HIDDUS

EDV(R) F. Janssens 7 d.

FGS KARLSRUHE

LDV(R) E. Laurens 7 d.



## OUDGEDIENDEN ZEEMACHT ANCIENS FORCE NAVALE

**ASSOCIATION BRUXELLOISE DES ANCIENS  
DE LA F.N.**

**BRUSSELSE VERENIGING DER  
OUDGEDIENDEN BIJ DE ZM**

**Kermesse aux moules au Carnaby's  
le 15.10.71**

Kermesse au moules réservée aux membres, montée avec les moyens du bord et avec le président en personne, coiffé de la toque de chef-coq, assurant la distribution à coups de louche, des excellentes moules 1971.



**6.11.71. Grand bal annuel à Laeken**

Cinquième édition et nouvelle réussite malgré les élections fixées au lendemain même. Ambiance maritime par le décor multicolore de pavillons de signalisation, de bouées, d'ancres dorées dominant la salle; haie d'honneur de Cadets; garçons en tenue tropicale n° 1 FN. Ambiance maritime dans le public également par la présence d'officiers, sous-officiers et matelots de la Force Navale, de membres du Corps des Cadets de Marine et d'anciens FN. Parmi les personnalités, MM. COOREMANS, bourgmestre de la Ville de Bruxelles, VANDENBOEYNANTS et MERGAM, échevins de la Ville.

Excellente ambiance tout court jusqu'aux petites heures avec l'orchestre TEDDY BURNS and his POP IN'S.



**Du 10 au 31 décembre 1971**

**Quinzaine Maritime à Auderghem-Bruxelles**

La quinzaine maritime de juin à Bruxelles-Centre a eu des échos très favorables, puisque le Centre Culturel d'AUDERGHEM a décidé d'en mettre une sur pied, en collaboration avec la Force Navale, les autorités communales, les commerçants et l'ABAFN.

Au programme figurent entre autres : vendredi 10.12.71 : vernissage de l'exposition FN au Centre Culturel, exposition qui y demeurera ouverte jusqu'à fin décembre.

jeudi 16.11.71 : Concert de gala par la Musique de la Force Navale.

lundi 27.12.71 : remise des prix aux gagnants du concours d'étalages sur le thème « Noël chez les marins ».

vendredi 31 décembre 1971 : bal de réveil.



Inauguration de la Quinzaine Navale à Auderghem (dec. 71) en présence du Bourgmestre Député DELFORGE, de nombreuses personnalités et de la presse

## AKTUALITEITEN Z.M. ACTUALITES F.N.

**Belgische order voor Hollandse Signaal**

De Belgische Minister voor Landsverdediging heeft besloten om de vier voor de Belgische zeemacht te bouwen escortscheppen te voorzien van het bij de NV Hollandse Signaalapparaten te Hengelo ontwikkelde vuurleidings- en datahandlingsysteem Se-waco 4.

Dit is een gecombineerd vuurleidingradar en luchtwaarschuwingssysteem voor de optimale inzet van de aan boord te plaatsen wapens, zo deelt de Marine Voorlichtingsdienst mee.

In het kader van de Belgisch-Nederlandse overeenkomst voor de bouw van deze schepen is deze order van enkele tientallen miljoenen gulden door de Koninklijke Marine, voor rekening van de Belgische zeemacht, bij Hollandse Signaal geplaatst.

Deze overeenkomst houdt tevens in dat de Koninklijke Marine de afbouw van deze apparatuur, gezien de ervaring die de Nederlandse marine heeft op dit gebied, begeleidt.

Hollandse Signaalapparaten te Hengelo maakt deel uit van het Philipsconcern, terwijl in dit bedrijf door de Nederlandse staat ook nog voor enige procenten wordt deelgenomen.

(Uit Financieele Dagblad, Ndl.)

### **Torpedo in de Visserskreek te Oostende**

Gedurende de werken die plaats grijpen in de Visserskreek in de haven van Oostende, werd in de nacht van 20 op 21 december een torpedo boven gehaald door een hijskraan.

Het betrof een gevechtsladingskamer van een 23 duim torpedo met pistool (ontstekingsmechanisme). Om veiligheidsredenen werd in een strook van 250 m rond de vindplaats alle verkeer stopgezet.

Op 21 december omstreeks 05.00 u. werd het pistool van de torpedo verwijderd en later zal de gevechtsladingskamer in zee vernietigd worden.

De ontminningsoperatie stond onder leiding van Luitenant-ter-Zee 1e klas LIEKENS bijgestaan door 1e Meester Chef TREMPONT en 1e Matroos BRUSSEEL van de groep duikers-ontmijners van de ZEEMACHT.

### **Une torpille dans le « Visserskreek »**

Une équipe de plongeurs-démineurs de la Force navale a, dans la nuit du 20 au 21 décembre 1971, démonté la tête d'une torpille de 23 inches, trouvée dans le « Visserskreek » à Ostende. Cette opération a eu lieu vers 3 h du matin. La tête contenait 500 kg d'explosifs.

L'équipe était composée du lieutenant de vaisseau de 1re classe Liekens, du 1er maître chef Trempont et du 1er matelot Brusseel.

### **Déminage**

En novembre, le groupe des plongeurs démineurs de la côte a enlevé 1.199 kg. d'engins explosifs de toutes sortes provenant des deux dernières guerres mondiales et ce au cours de 46 missions ou sorties d'enlèvement et de récupération dans leur secteur d'opération qui est la bande territoriale. Ils en ont fait exploser 918 kg en mer.

### **Uitvoeringen van de Groep Duikers-Ontmijners - December 1971**

In 61 opdrachten 2.321 kg. springtuigen werden opgehaald door de G.D.O. gedurende de maand december 1971. Waarvan 500 kg. werden tot ontploffing gebracht.

### **La pollution de la mer**

Le dragueur de mines côtier « KNOCKE » a appareillé d'Ostende le dimanche 26 décembre, à 10 h. 20, pour le port de Zeebrugge afin d'y combattre une nappe d'huile à l'aide de détergents.

Une équipe de la base navale de Zeebrugge avait été dépêchée sur les lieux pour signaler une éventuelle pollution de la côte. Pendant que le « KNOCKE » s'attachait à combattre la nappe d'huile, une partie de celle-ci avait pénétré dans le port. Là le dragueur de mines fut gêné dans son travail par le faible niveau de l'eau. Les taches d'huile subsistantes qui n'avaient pu être atteintes par le « KNOCKE » ont été combattues depuis le quai par la Protection Civile.

Aux environs de 13 heures, le « KNOCKE » achevé sa mission.

### **Le « ZENOBE GRAMME »**

Durant le deuxième semestre, juillet étant exclus, le « ZENOBE GRAMME » a parcouru 1.772,4 milles dont 726 en 164 h. 50 sous voiles. Des mesures ont été faites en 28 stations différentes pendant les 163 h. 30 passées au mouillage.

En 1971, le « ZENOBE GRAMME » compte 110 jours de mer ; 4.706 milles ont été parcourus en 957 heures dont 2.935 en 694 h. 30 à la voile à une vitesse moyenne de 4,2 nœuds ; autrement dit, 62,3 % de la distance a été faite en 72,6 % du temps sous voiles.

Les 482 heures passées au mouillage ont servi à effectuer des mesures en 34 stations DER et 15 stations CIPS.

### **Kruisvaart A961 « ZINNIA » en smaldeel Hoogzeemijnenvegers**

Het Logistieke steunschip A961 « ZINNIA » en het smaldeel Hoogzeemijnenvegers bestaande uit M902 « VAN HAVERBEKE », M906 « BREYDEL » en M909 « BOVESSE » ordrenemen een kruisvaart van 28 januari tot 3 maart 1972.

Het volledige smaldeel zal aanleggen : te CARTAGENA van 3 februari tot 7 februari ; te ALLICANTE van 11 februari tot 13 februari ; te LISBONNE van 21 februari tot 24 februari.

De A961 « ZINNIA » staat onder het bevel van Korvetkapitein P. Vandamme en het smaldeel Hoogzeemijnenvegers staat onder het bevel van Korvetkapitein Verboven.



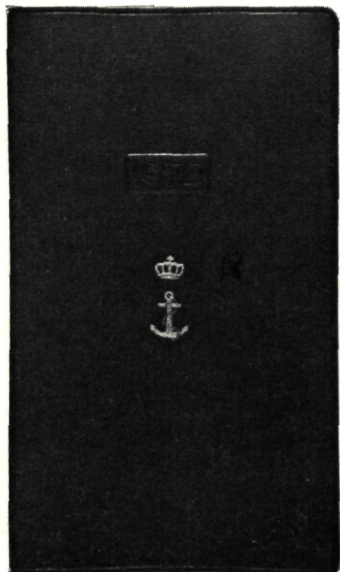
## ereabonnements - abonnements d'honneur

Son Altesse Royale le Prince Albert de Liège  
Monsieur le Ministre de la Défense Nationale  
Monseigneur Cammaert, Aumonier en Chef des  
forces Armées  
Le Commodore Lurquin, Chef d'Etat-Major de la  
Force Navale  
Luitenant-Generaal Raemaekers, Oostende  
Le Luitenant-Général e.r. Truyers, Ixelles  
Le Commodore e.r. Robins, Laeken  
Le Commodore e.r. Petitjean, Dilbeek  
Le Capitaine de Vaisseau Ceulemans, Belgian  
Delegation Nato London  
Le Capitaine de Vaisseau e.r. Van Waesberghe,  
Oostende  
Le Capitaine de Vaisseau e.r. Béatse Ch.,  
Auderghem  
Le Capitaine de Vaisseau Poskin, Bruxelles  
Kapitein ter Zee (R) Tanghe, Oostende  
Le Capitaine de Vaisseau Schlim A., Loppem  
Le Capitaine de Frégate Liénart J.C., Oostende  
Le Capitaine de Frégate (R) Bourguignon,  
Ambassade de Belgique à Madrid  
Le Capitaine de Frégate (R) Loze, Oostende  
Fregatkapitein (R) Van Avermaet, Deurne  
Fregatkapitein (R) Willems, Wilrijk  
Fregatkapitein (R) De Cooman, Antwerpen  
Luitenant-Kolonel (R) Debruyne, Antwerpen  
Le Major-Médecin Fiahaut, Den Haan  
Fregatkapitein (R) Herremans, Stene  
Le Capitaine de Frégate (R) Gillet, Bruxelles  
Fregatkapitein (R) Van Hoof, Merksem  
Korvetkapitein (R) Verrees, Turnhout  
Le Capitaine de Corvette Segart V. Oostende  
Korvetkapitein (R) Planchar, Antwerpen  
Le Capitaine de Corvette (R) Ludwig, Bruxelles  
Le Capitaine de Corvette (R) Mertens, Macon  
Le Capitaine de Corvette (R) Delgoffe, Schilde  
Korvetkapitein (R) Bekaert, Oostende  
Le Capitaine de Corvette (R) Sohler, Bruxelles  
Le Capitaine de Corvette (R) Borgers, Ixelles  
1LV (R) Monteyne, Oostende  
1LV (R) Decrop, Oostende  
1LV (R) Pecher, Bruxelles  
1LV (R) Remy, Uccle  
LDV (R) Maertens de Noordhout, B. Tilff  
LDV (R) Maertens de Noordhout C. Tilff  
LDV (R) De Sloover, Bruxelles  
Luitenant ter Zee 1ste kl. (R) Becquaert,  
Berchem  
Le Lieutenant de Vaisseau 1 cl. (R) de  
Schieter de Lophem, Oostende  
Enseigne de Vaisseau (R) Horion, Evere  
1LV (R) Carlier, Antwerpen  
LDV (R) Masure, Oostende  
Les Corps des Cadets de Marine, Section Bru-  
xelles  
Le Commandant Andrien, Uccle  
Le Capitaine Mertens, Uccle  
Le Lieutenant Jaeger, Uccle  
L'aumônier Cuyllits, Uccle  
2EV (R) Lebouille, Jupille S/M  
De Muziekkapel van de Zeemacht  
Les Officiers de la Section de Liège du Corps  
des Cadets L.M.B.  
Le Cercle Nautique de la Force Aérienne,  
Bruxelles  
Le Club Prince Albert, Bruxelles  
Club Officiers, Oostende  
Club Officiers, St.-Kruis  
Club Officiers, Zeebrugge  
MS „WILLI HUBER” c.o. Plouvier Maritime,  
Antwerpen  
Le Commandant d'aviation Van Obergen, Oostende  
The Office of the Naval Attaché-Amercan  
Ambassy, Brussels  
Verbroedering Royal Navy, Oostende  
Marine Basis Nieuwpoort - Bijzondere Diensten  
Tabagie Onderofficiers, Comservost  
Tabagie Onderofficiers Zeebrugge  
Troepenkantien Zeebrugge  
De Heer Nicod, Consul der Nederlanden, Brugge  
L'administration communale de Verviers

Het gemeentebestuur van Merksem  
L'administration communale de Dinant  
Het gemeentebestuur van Kortrijk  
L'administration communale de Andenne  
De stad Oudenaarde  
L'administration communale de Charleroi  
Het gemeentebestuur van Nieuwpoort  
Het gemeentebestuur van Blankenberge  
Het gemeentebestuur van St.-Niklaas  
L'administration communale de Herstal  
Het gemeentebestuur van Hasselt  
La ville de Malmédy  
De stad Knokke  
L'administration communale de la Roche en  
Ardenne  
Het gemeentebestuur van De Panne  
L'administration communale de Visé  
Het gemeentebestuur van Vilvoorde  
L'administration communale de Herve  
Het gemeentebestuur van Lier  
Het gemeentebestuur van St.-Truiden  
De stad Diksmuide  
Het gemeentebestuur van Turnhout  
De stad Brugge  
Het gemeentebestuur van Mechelen  
Le Baron et la Baronne De Brouwer, Etterbeek  
Le Comte D'Ursel, Moulbaix  
Le Vicomte Pouillet, Uccle  
Mme Vve Timmermans, Oostende  
Madame Truffaut, Liège  
Melle Pipijn, Uccle  
Monsieur Solvay, La Hulpe  
Monsieur Cassette, Ath  
Monsieur Hosdain, Marcinelle  
Monsieur Hamoir, Etterbeek  
De Heer Boydens, Oostende  
L'Ecole Supérieure de Radio Navigation, Bruxel-  
les  
Bibliothèque Centrale de la Province de Bra-  
bant, Bruxelles  
De Heer De Hondt J., Oostende  
De Heer Verhaeghe, Forest  
De Heer De Preitere, Kortrijk  
Monsieur Delahaye, Woluwé St.-Pierre  
Monsieur Dhont A., Schaarbeek  
De Heer Elslander, Pulle  
Monsieur Latinis, Wezembeek-Oppem  
De Vereniging der Oudgedienden ZM - Limburg  
- Mr. Derwae  
Monsieur François, Auderghem  
Monsieur Janssens, Uccle  
De Heer Decuf, Oostende  
Monsieur Geonet, Marcinelle  
Monsieur Pallemarts, Watermael-Boitsfort  
Monsieur Goessens, Lessines  
Monsieur Léonard, Jette  
N.V. Cie Maritime Belge (Lloyd Royal) S.A.  
Antwerpen  
De Heer Windey, Steendorp  
De Brouwerij Van Haecht, Gent  
De Heer Naudts, Oostakker  
Koninklijke Nederlandse Gist- en Spiritusfabriek,  
Brugge  
Monsieur Goor Marc, Etterbeek  
Monsieur De Keyser, Watermael-Boitsfort  
De Heer Bouchat, Leuven  
Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen  
The General Stores Shipchanders Ostend -  
Mr. Declercq  
SPRL Bertrand & De Fays, Woluwé St.-Pierre  
Monsieur Nys, Bruxelles  
Monsieur Marsigny, Dinant  
Monsieur Bouillet, Limal  
The North Sea Yacht Club, Oostende  
De Heer Deceuninck, Directeur van het Zee-  
wezen, Oostende  
N.V. Verenigde Energiebedrijven van het Schel-  
deland - EBES - Oostende  
Anonyme  
De Heer De Bie, Buizingen  
De Heer Vieurinck, Desteilbergen  
De Heer Dubois, Gentbrugge

Caddy-Tailors, Oostende  
Dr. Verhaeghe, Eeklo  
Le Comité National De Propagande Maritime,  
Etterbeek  
De Heer Gouwvy, Oostende  
Monsieur Decloedt, Ixelles  
L'Association des Amis de l'école autonome  
de l'Etat, Oostende  
Les établissements Brûlé, Schaerbeek  
Monsieur Mey, Mouscron  
De Heer Glorieux, Spiere  
S.P.R.L. Martin & Co, Antwerpen  
Monsieur Cléban, Ixelles  
Les Etains Metten, S.P.R.L., Bas-Oha  
Mercantile Marine Antwerpen  
Monsieur Beernaerts, Lasne  
De Heer Deroo, Gent  
De Heer Dauricourt, Knokke  
De Generale Bankmaatschappij, Brugge  
Hotel Wellington, Oostende  
Monsieur Franckx, Forest  
Monsieur Pierret, Woluwé St.-Lambert  
Monsieur Lejeune, Braine l'Alleud  
De Heer Van Haverbeke E., Oostende  
Monsieur Pierard, Saint Servais  
De Heer Heynen, Antwerpen  
Het Marine Kadettenkorps, Antwerpen  
De Heer De State, Ekeren 2  
De Heer Boonen, Wilrijk  
Monsieur Delcourt, Liège  
Monsieur Bierli, Flémalle-Haute  
De Heer Van Hellemont, Berchem  
Monsieur Dorsimont, Dilbeek  
De Heer Ingebrecht, Kapellen  
Monsieur de Gheldere, Bruxelles  
Monsieur Gérard, Flémalle-Haute  
Cockerill Yards Hoboken  
Monsieur Hervy, Magistrat, Mons  
De Heer Cools, Brugge  
N.V. Armement Deppe S.A. Antwerpen  
Phoenix Oil Products, Schoten  
De Heer Conings, Gent  
De Heer Wolf, Oostende  
Vereniging der Staatszeeloodsen v.z.w.  
Monsieur De Ridder, Evere  
S.P.R.L. Covesa, Bruxelles  
Le Chevalier Breydel, Bruxelles  
Monsieur Houzeau de Lehaie, Mons  
De Heer van der Jeugt, Gent  
De Heer Van Belleghem, Gent  
Le Centre Privé Medical, St Gilles  
De Heer Lacante, Brugge  
De Heer Degelder, Leuven  
Monsieur Bonnevie J., Oostende  
Monsieur Le Comte Le Grelle, Reet  
Informar, Bruxelles  
Monsieur Verlinde, Jette  
De Heer Soetens, Oostende  
Hermis Sodales - Mr. Deblauwe, Oostende  
De Heer Grandjean, St.-Niklaas  
L'Agence Maritime Thomas & Ellis, Uccle  
Club 1MT & Mat Comenav, St.-Kruis  
Monsieur Schlim, Arlon  
Monsieur Lamproye, Bruxelles  
Monsieur Brilliet, Ixelles  
Monsieur Rombout, Ixelles  
Monsieur Van Hauwermeiren, Jette  
Monsieur Joris, Louveigné  
Maag Belux, Bruxelles  
Monsieur Roulin, Dinant  
Royal Yacht Club, Oostende  
Monsieur Vanderhoven, Renaix  
De Heer Huilmand R., Oostende  
Monsieur Thiry, Namur  
De Heer Hauglustaine Y., Hasselt  
De Heer De Mulder L., Oostakker  
S.A. Belliard Murdoch, Antwerpen  
Monsieur De Buck D., Bruxelles  
Monsieur le Sénateur Bocq, Bouvigny

Aigsloten op datum van 31 december 1971  
Clôturé à la date du 31 décembre 1971



## ZEEMANSAGENDA 1972

Dit agenda speciaal ontworpen voor iedereen die belang stelt in de zee, is te verkrijgen bij Neptunus. Naast een uiterst efficient kalender, bevat deze agenda diverse interessante platen :

m.a.w. de agenda van de zeeman voor de zeeman. Deze agenda kan U vanaf heden bekomen bij Neptunus door overschrijving van 35,— F. (33,— F + 2,— F BTW) op onze bankrekening.

## AGENDA DU MARIN 1972

Cet agenda, spécialement conçu pour qui s'intéresse à la mer, peut être obtenu chez Neptunus. A côté d'un calendrier très efficace, cet agenda contient des planches très intéressantes.

C'est l'Agenda du Marin pour le Marin ! Cet agenda peut être obtenu moyennant un versement de 35,— F. (33 F + 2,— F T.V.A.) à notre compte en banque.

EDITEUR RESPONSABLE - VERANTWOORDELIJK UITGEVER  
J.C. Liénart H. Serruyslaan, 14 8400 Oostende.

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

18°. jaargang neptunus 1971 18°. année  
tweemaandelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimensuelle. editeur : a.s.b.l. neptunus boîte postale 17 oostende — uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1 — prijs per nummer 30 fr. - prix par numéro 30 fr. - abonnement : 200 fr. (gewoon - normal), 500 fr. (ere - honneur) — c.c.p. 17.55 société générale de banque oostende cpt. 40.07.79 — p.r.k. 17.55 generale bankmaatschappij oostende rek 40.07.79 — politiek en confessioneel onafhankelijk — libre de toute attache politique ou confessionnelle — aangesloten bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union de la presse périodique belge — imprimé en Belgique : chez imp. « de vuurtoren » tél. 059-751.32 à oostende — in België gedrukt bij druk. « de vuurtoren » tel. 059-751.32 te oostende.  
Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.  
Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

Copyright 1971, by V.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.  
Clichés : Van Uffelen. Tel. (09) 25.47.68 Gent.

